


U of OTTAWA



39003000850544





Digitized by the Internet Archive
in 2011 with funding from
University of Toronto

ÉTUDE

SUR LE

COMMERCE DE LA BELGIQUE

AVEC L'ESPAGNE

AU XVIII^e SIÈCLE

PAR

JOSEPH LEFÈVRE

Docteur en philosophie et lettres

Archiviste aux Archives générales du Royaume

Lauréat du Concours des bourses de voyage, du Concours universitaire

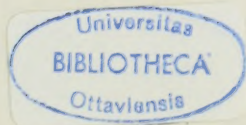
Lauréat du Concours de l'Académie royale de Belgique

Mémoire couronné par la Classe des Lettres et des Sciences morales et politiques,
dans sa séance du 3 mai 1920.



TOME XVI. — LETTRES, ETC.

1



NOTICE

COMMISSION DE LA BIBLIOTHEQUE

LE 15 JANVIER 1921

LE 15 JANVIER 1921

LE 15 JANVIER 1921



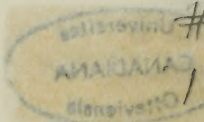
AS

242

.B325

#16/3

1921



INTRODUCTION

Dans l'ensemble du commerce extérieur belge d'avant la guerre, les transactions avec l'Espagne occupaient une place importante. Nous y achetions du vin, des fruits, de l'huile d'olive, du sel, du fer, des drogueries, pour y placer en retour des grains, du café, des bois de construction, du ciment, des fils de lin, du caoutchouc ouvré. Notre commerce général avec la monarchie espagnole atteignit durant les années 1908, 1909 et 1910, 114,101,000, 116,097,000, 121,567,000 francs. Les exportations dépassaient chaque année de plusieurs millions les importations (1).

On peut voir dans ce courant ininterrompu d'affaires la continuation des relations qui existèrent entre notre pays et la péninsule Ibérique depuis le milieu du moyen âge.

C'est au XII^e siècle, sinon antérieurement, que les expéditions faites par les croisés flamands pour secourir les princes chrétiens d'Espagne, et les pèlerinages à Saint-Jacques de Compostelle établirent des transactions suivies entre ce pays et la Flandre. Celles-ci se continuèrent ininterrompues pendant tout le moyen âge et toute l'époque moderne.

(1) *Tableau général du commerce avec les pays étrangers pendant l'année 1910*, publié par le Ministère des Finances. Bruxelles, 1910, pp. 374 et suiv.

Au XIV^e siècle, les guerres incessantes des comtes de Flandre, rois de France et d'Angleterre, entravèrent beaucoup le commerce hispano-flamand. Des flottes marchandes furent souvent arrêtées ou même détruites, sans que jamais le trafic ait cessé.

Lorsqu'en 1435 la paix d'Arras, convenue entre Charles VII et Philippe le Bon, mit fin à cette période de guerres, le commerce avec l'Espagne prit une ampleur inconnue jusque-là. La fin du XV^e siècle en marque l'apogée.

Le XVI^e voit s'achever l'unification de l'Espagne et s'établir une union politique des Pays-Bas unifiés, eux aussi, avec la monarchie espagnole. Cette union politique aurait dû cimenter davantage encore les transactions économiques entre les deux pays. Il n'en fut rien. A en croire l'historien du commerce hispano-flamand du moyen âge, le XVI^e siècle marque un recul, causé par l'ensablement du port de Bruges, la possession par l'Espagne d'un énorme empire colonial et la décadence qui en résulta pour elle ⁽¹⁾. En tout état de cause, au XVII^e siècle, le trafic avec l'Espagne fut beaucoup moins intense; il participa à la dépression générale de notre pays, provoquée par la séparation d'avec les Provinces-Unies et la fermeture de l'Escaut.

Le commerce entre l'Espagne et les pays de par deçà n'en resta pas moins très considérable. Le marché espagnol demeura constamment ouvert aux principales spécialités industrielles de nos provinces; les toiles particulièrement s'y écoulaient en si grandes quantités que, même dans le commerce indigène, c'étaient des noms espagnols qui en désignaient les diverses espèces. On comprend d'ailleurs à quel point l'absence d'une

(1) FINOT, J., *Étude historique sur les relations commerciales entre la Flandre et l'Espagne au moyen âge*. Paris, 1899.

marine nationale gênait le trafic et combien lourd dut être le tribut prélevé sur les producteurs belges par les armateurs hollandais, auxquels ils étaient obligés de recourir ⁽¹⁾.

On sait à la suite de quelles circonstances le régime espagnol prit fin en Belgique. La mort du roi Charles II déclina cette lutte européenne, connue sous le nom de guerre de Succession d'Espagne. Après plus de dix ans, le traité d'Utrecht (1713) morcela la monarchie de Philippe II, laissant l'Espagne et ses colonies à Philippe d'Anjou, devenu Philippe V, tandis que l'archiduc Charles (Charles VI) recevait les Pays-Bas et les possessions italiennes.

L'union dynastique de nos provinces avec l'Espagne n'avait été pour rien dans leurs rapports économiques; la séparation politique n'eut pas plus d'influence.

C'est là une chose digne de considération. Tant au moyen âge qu'à l'époque moderne, le commerce hispano-belge est absolument indépendant de l'union politique qui exista entre les deux pays durant les XVI^e et XVII^e siècles. Il est à la fois antérieur et postérieur.

Esquisser l'histoire de cette dernière période du commerce hispano-belge de l'époque moderne est le sujet de cette étude.

La situation économique de la Belgique à l'époque autrichienne est déjà assez connue. Le trafic espagnol est un élément essentiel de cette situation.

Certains travaux d'historiens contemporains fournissent au sujet de ce commerce des indications précises :

Il y a tout d'abord le *Mémoire* de NATALIS BRIAVOINE, qui date

(1) PIRENNE, H., *Histoire de Belgique*, Bruxelles, t. IV, 1911, p. 432.

de 1841, exposé touffu, mais plein de renseignements ⁽¹⁾. L'*Histoire économique de la Belgique sous Charles VI* a fait l'objet d'une ample étude de M. HUISMAN ⁽²⁾. La Compagnie d'Ostende constitue le fait marquant de cette période; pourtant le commerce avec l'Espagne n'a pas manqué d'attirer l'attention de l'auteur.

Nous devons beaucoup aux études de M. VAN HOUTTE; ses deux articles sur l'*Essor économique de la Belgique sous le règne de Marie-Thérèse* ⁽³⁾ et de *Joseph II* ⁽⁴⁾ et surtout l'*Histoire économique de la Belgique à la fin de l'ancien régime* ⁽⁵⁾ sont trop connus de tous ceux qui s'intéressent à la partie commerciale de notre histoire, pour insister sur leur importance.

Le travail de M. J. LAENEN sur le *Ministère de Botta Adorno* (1749-1753) nous a fourni plusieurs données importantes. Il en est de même de l'étude de M. VANDER LINDEN sur la *Colonisation espagnole* ⁽⁶⁾. Enfin le commerce hispano-belge du XVIII^e siècle, étant en somme la continuation des relations mercantiles nouées dans le haut moyen âge avec la Péninsule, il y a lieu de faire des comparaisons avec le travail déjà cité de M. Finot.

Tous ces travaux justifient, peut-on dire, l'opinion émise

(1) *Mémoire sur l'état de la population des fabriques, des manufactures et du commerce.* (MÉMOIRES COURONNÉS DE L'ACADÉMIE ROYALE), t. XIV, 2^e partie.

(2) *La Belgique commerciale sous l'empereur Charles VI.* Bruxelles-Paris, 1902.

(3) *Revue générale*, 1910, pp. 671-708.

(4) *Viertel Jahrschrift für social und wirtschaftsgeschichte*, 1910, pp. 352 et suiv.

(5) Gand, Van Rysselberghe, 1920.

(6) DE LANNOY, CH. et VAN DER LINDEN, H., *Histoire de l'expansion coloniale des peuples européens. Portugal et Espagne.* Bruxelles, 1907.

ci-dessus que l'histoire des relations commerciales hispano-belges n'est plus à faire tout entière.

On sait parfaitement que durant la période autrichienne, il y eut entre l'Espagne et notre pays un commerce considérable, consistant en échange de fruits, de vins, de sel, de teintures coloniales, contre des toiles, des fils et des dentelles belges. On sait aussi que le commerce avec l'Espagne était le plus important et le plus lucratif que faisaient les Pays-Bas à cette époque.

Les grandes lignes du sujet ainsi tracées, il restait à préciser quelle fut sur ce trafic l'action du Gouvernement autrichien, faire voir par quels ports et par quels vaisseaux se faisaient les expéditions, préciser quels sont les produits échangés en délimitant leur importance réciproque, examiner comment les Belges arrivaient à faire du trafic avec les colonies espagnoles, réunir les notions éparses sur les établissements flamands en Espagne, déterminer, enfin, l'importance du commerce en question. C'est ce que nous avons tenté.

Pour le faire, nous avons réuni les notions éparses dans les différents travaux cités ci-dessus et nous nous sommes surtout adressé aux sources.

Les principales collections d'archives relatives au XVIII^e siècle et conservées au dépôt de Bruxelles sont : la *Chancellerie autrichienne des Pays-Bas*, la *Secrétairerie d'État et de Guerre*, qui comprend entre autres les documents du *Comité de Commerce* ⁽¹⁾; le *Conseil Privé* et le *Conseil des Finances*.

Nous avons mis à profit certains travaux de M. GILLIODTS : le

(1) MEES, J., *Inventaire des archives du Comité de Commerce*. Bruxelles, Hayez, 1914.

Cartulaire de l'ancien Consulat d'Espagne ⁽¹⁾, de *l'Étapse* ⁽²⁾, du *Grand Tontieu* ⁽³⁾. Dans ces trois publications, l'auteur a mis à jour une quantité considérable de documents relatifs à l'histoire économique de la ville de Bruges et des Pays-Bas en général.

Nous avons poussé aussi une pointe à l'étranger. La bibliothèque de la Chambre de commerce actuelle de Dunkerque conserve une série de registres de résolutions de la Chambre de commerce établie en cette ville par Louis XIV en 1702. Grâce à l'obligeance et à l'amabilité de son bibliothécaire, M. L. Baron, nous avons pu tout à loisir les consulter et en extraire bien des détails pleins d'intérêt.

Les sources littéraires sont aussi très abondantes.

Au XVIII^e siècle, les questions économiques sont au premier plan des préoccupations du gouvernement et des particuliers.

La protection, témoignée par les autorités constituées au relèvement matériel de la nation, amena une avalanche de mémoires de tout genre et de toute étendue sur la situation du commerce, de l'industrie, etc. Ces mémoires sont de valeur très inégale.

Quelques-uns méritent d'être cités; ce sont ceux de Wynants ⁽⁴⁾, de Cuvelier ⁽⁵⁾, de Neny ⁽⁶⁾, de Delplancq ⁽⁷⁾. Il faut y ajouter le recueil des mémoires divers qu'a suscités la crise

(1) *Cartulaire de l'ancien Consulat d'Espagne à Bruges*. Bruges, t. II, 1902.

(2) *Cartulaire de l'ancienne Estaple de Bruges*. Bruges, t. IV, 1906.

(3) *Cartulaire de l'ancien Grand Tontieu de Bruges*. Bruges, t. VI, 1909.

(4) Publié par M. J. CUVELIER, B. C. R. H., t. LXXXI, pp. 27-52.

(5) *Mémoire pour le redressement des affaires aux Pays-Bas présenté au mois de février 1733 à l'Empereur à Vienne*. C. M. 836.

(6) *Mémoire historique et politique des Pays-Bas autrichiens*. Bruxelles, 1785.

(7) Publié par M. VAN HOUTTE, article cité dans *Vierteljahrsschrift*.

commerciale de 1787 ⁽¹⁾. La palme revient incontestablement aux mémoires de Guillaume Schamp. Celui-ci, négociant gantois, fut chargé, au milieu du XVIII^e siècle, d'une mission diplomatique en Espagne, en vue d'obtenir du gouvernement espagnol des faveurs d'ordre commercial. A cette occasion il composa toute une série d'écrits sur le commerce hispano-belge.

Ceci dit sur les sources, il nous reste à exposer comment nous avons ordonné la matière.

L'histoire des relations commerciales existant entre les deux pays est assurément une question complexe, qui relève à la fois de l'histoire générale et de l'histoire spéciale. On y rencontre les faits les plus divers : les guerres, les traités de paix, les alliances entre les souverains, en l'occurrence Philippe V (1700-1746), Ferdinand VI (1746-1759), Charles III (1759-1788), d'une part, Charles VI (1711-1740), Marie-Thérèse (1740-1780), Joseph II (1780-1790), d'autre part, exercent une influence indéniable sur le commerce de leurs sujets. D'un autre côté, les faits d'ordre économique proprement dits sont des plus variés : nature des produits échangés, voies de communication, lignes de navigation, commerce colonial et tant d'autres.

Comment classer tout cela ?

Le cadre chronologique ne paraît pas admissible. Certains faits ne s'y prêtent pas, parce qu'ils sont permanents. Le commerce hispano-belge est essentiellement conservateur. Sous bien des aspects, il est en 1793 ce qu'il était en 1715. N'établir d'autre distinction que celle que fournit le cours des ans serait s'exposer à la plus grande confusion.

Il fallait trouver autre chose.

(1) *Recueil de mémoires sur le Commerce des Pays-Bas autrichiens...*

L'étude qu'on va lire est divisée en deux parties : la première traite de l'histoire générale ou diplomatique, la seconde de l'histoire économique.

Les trois premiers chapitres forment la première partie. Le premier et le deuxième concernent le commerce lui-même. La matière se divise tout naturellement en deux parties par la date de 1748. Le traité d'Aix-la-Chapelle et la restauration autrichienne en Belgique, qui en fut la conséquence, forment des faits marquants, non seulement dans l'histoire politique, mais encore et surtout dans l'histoire économique. On sait combien fut grande l'influence exercée par la dénonciation du traité de la Barrière et l'élaboration d'une législation douanière nouvelle, conçue dans un sens de protection. Le troisième chapitre est consacré à la navigation belge vers l'Espagne. Celle-ci, réduite à rien au début du XVIII^e siècle, par suite du manque de protection contre les corsaires de Barbarie, ne prospéra guère de 1715 à 1793. Envisagé à ce point de vue, tout le XVIII^e siècle forme pour le commerce hispano-belge une seule période.

La seconde partie comprend les chapitres IV, V et VI.

Le quatrième étudie les produits échangés. Celui qui veut savoir ce qu'étaient nos relations d'alors avec la Péninsule doit connaître ce qu'on y achetait et ce qu'on y vendait.

Nous avons réservé au chapitre V la question du commerce avec les colonies. Nous aidant du travail de M. Vander Linden, nous avons tâché de montrer comment les Pays-Bas arrivaient à faire le trafic avec les colonies espagnoles. Ce chapitre est de tous le moins original ; les sources sont à ce sujet d'un laconisme extrême. Le sixième chapitre traite des établissements flamands en Espagne et des consuls que les rois catholiques et nos souverains établirent respectivement.

Le septième chapitre tend à mettre en évidence l'importance et les caractères distinctifs du commerce hispano-belgè.

Une vue d'ensemble résume l'exposé et indique les conclusions. Le présent travail a été jugé par trois jurys différents : celui du concours des bourses de voyage de 1914, celui du concours universitaire de 1913-1915, celui du concours de l'Académie royale de 1912-1914.

Au cours de ces différentes épreuves, nous avons reçu des maîtres éminents, à l'appréciation de qui notre travail était soumis, les plus précieux encouragements. Nous gardons le meilleur souvenir de ces rencontres avec M. Hubert, recteur de l'Université de Liège, le R. P. Delehayé, MM. Van Houtte, Huisman, Vander Essen, professeurs aux universités de Gand, Bruxelles et Louvain.

Nous sommes infiniment obligé à MM. Mahaim et Cuvelier des rapports que, conjointement avec M. Hubert, ils ont bien voulu faire à l'Académie. Que tous veuillent trouver ici l'hommage de notre respect et de notre gratitude !

Cette étude est une dissertation d'étudiant. Préparée jadis au Séminaire historique de Louvain, elle fut exécutée avec l'assistance incessante de son inoubliable directeur, M. le chanoine Cauchie. En la soumettant au jugement du public, nous renouvelons le désir exprimé jadis devant les divers jurys cités ci-dessus. Puisse-t-elle ne pas paraître trop indigne de l'enseignement et de la formation que nous avons reçus, aux années déjà lointaines où nous étions, nous aussi, élève de l'Alma Mater et dont nous garderons à jamais le souvenir impérissable.

SIGLES.

- CH. A. P. B. = Chancellerie autrichienne^e des Pays-Bas.
S. E. G. = Secrétairerie d'État et de Guerre.
COM. COM. = Comité de Commerce.
C. ÉT. = Conseil d'État.
C. P. = Conseil privé.
C. G. G^l. = Conseil du Gouvernement général.
C. FIN. = Conseil des Finances.
REG. D. E. S. = Registres aux Droits d'entrée et de sortie.
C. M. = Cartulaires et manuscrits.
P. C. W. = Papiers de Castillon et Wauters.
B. R. B. = Bibliothèque royale de Belgique.
CH. DE C. DE D. = Chambre de Commerce^e de Dunkerque.
B. C. R. H. = *Bulletin de la Commission royale d'Histoire.*
-

LISTE DES OUVRAGES CITÉS.

- BEER, A., *Die oesterreichische Handelspolitik unter Maria Theresia und Joseph II* (ARCHIV FÜR OESTERREICHISCHE GESCHICHTE). Vienne, t. LXXXII, 1899.
- BRIAVOINE, N., *Mémoire sur l'état de la population, des fabriques, des manufactures et du commerce* (MÉMOIRES COURONNÉS DE L'ACADEMIE ROYALE DE BELGIQUE). Bruxelles, t. XIV, 2^e partie, 1841.
- CAUCHIE, A., *Le comte L.-C.-M. de Barbiano di Belgiojoso et ses papiers d'État conservés à Milan* (BULLETIN DE LA COMMISSION ROYALE D'HISTOIRE). Bruxelles, 1912.
- CUVELIER, J., *Le Commerce, l'Industrie et l'Administration dans les Pays-Bas autrichiens au commencement du XVIII^e siècle. Enquête du comte Wynants* (BULL. DE LA COMMISSION ROYALE D'HISTOIRE). Bruxelles, 1912.
- DE LANNÔY, CH., et VAN DER LINDEN, H., *Histoire de l'expansion coloniale des peuples européens. Portugal et Espagne*. Bruxelles, 1907.
- DEL CANTILLO, A., *Tratados de paz y de comercio*. Madrid, 1843.
- DESDEVICES DU DEZERT, *L'Espagne de l'ancien régime*. Paris, t. III, 1904.
- DE ULLOA, *Rétablissement des manufactures et du commerce d'Espagne*. Amsterdam, 1783.
- DE USTARIZ, *Théorie et pratique du commerce et de la marine*. Paris, 1753.
- FINOT, J., *Étude historique sur les relations commerciales entre la Flandre et l'Espagne au moyen âge* (ANNALES DU COMITÉ FLAMAND DE FRANCE). Paris, 1899.
- GILLIODTS-VAN SEVEREN, *Cartulaire de l'ancien Grand Tonlieu de Bruges*. Bruges, t. VI, 1909.
- GILLIODTS-VAN SEVEREN, *Cartulaire de l'ancienne Étaple de Bruges*. Bruges, t. IV, 1906.
- GILLIODTS-VAN SEVEREN, *Cartulaire de l'ancien Consulat d'Espagne à Bruges*. Bruges, t. II, 1902.
- HUISMAN, M., *La Belgique commerciale sous l'empereur Charles VI*. Bruxelles, 1902.
- JULIN, A., *Les grandes fabriques en Belgique vers le milieu du XVIII^e siècle (1764)* (MÉMOIRES COURONNÉS ET AUTRES MÉMOIRES DE L'ACADÉMIE ROYALE). Bruxelles, Hayez, t. LXIII, 1903-1904.

- LAENEN, J., *Le Ministère de Botta Adorno dans les Pays-Bas autrichiens pendant le règne de Marie-Thérèse, 1749-1753*. Anvers, 1899.
- MEES, J., *Inventaire des Archives du Comité de Commerce*. Bruxelles, Hayez, 1914.
- MEES, J., *La Statistique douanière de la Belgique* (REVUE BELGE D'HISTOIRE). Louvain, 1914.
- NOEL, O., *Histoire du Commerce du monde*. Paris, 1894.
- PIRENNE, H., *Histoire de Belgique*. Bruxelles, t. IV, 1911.
- ... *Recueil des mémoires sur le Commerce des Pays-Bas autrichiens, suivi d'un recueil complet de pièces relatives à la pêche nationale*. S. I., 1787.
- RICARD, S., *Traité général du Commerce*. Amsterdam, 1781.
- ROUSSET, *Recueil historique*. La Haye, t. II, 1728.
- SAVARY DES BRUSLONS, *Dictionnaire universel du Commerce*. Paris, 1745.
- VAN HOUTTE, M., *Histoire économique de la Belgique à la fin de l'ancien régime*. Gand, Van Rysselberghe, 1920.
- VAN HOUTTE, M., *Contribution à l'histoire commerciale des États de l'empereur Joseph II* (VIERTELJAHRSSCHRIFT FÜR SOCIAL- UND WIRTSCHAFTSGESCHICHTE), 1910.
- VAN HOUTTE, M., *L'essor économique de la Belgique sous le règne de Marie-Thérèse* (REVUE GÉNÉRALE). Bruxelles, 1910.
- VIGNOLS, L., *La Piraterie de l'Atlantique au XVIII^e siècle* (ANNALES DE BRETAGNE), t. V, 1890-1891.
- WILLEMSEN, G., *Contribution à l'histoire de l'industrie linière en Flandre au XVIII^e siècle* (ANNALES DE LA SOCIÉTÉ D'HISTOIRE ET D'ARCHÉOLOGIE DE GAND). Gand, t. VII, 1907.
-

ÉTUDE
SUR LE
COMMERCE DE LA BELGIQUE
AVEC L'ESPAGNE
AU XVIII^e SIÈCLE

CHAPITRE I.

**Situation générale du commerce hispano-belge
durant la première moitié du XVIII^e siècle.**

Le commerce hispano-belge pendant la guerre de Succession d'Espagne. — La reprise du commerce en 1720. — L'affaire Van der Mandere. — L'alliance de Vienne; le traité de commerce, ses stipulations. — Il n'est jamais appliqué. Le commerce continue sans interruption. — Enquête de Wynants. L'affaire des avocatoires. — Le mémoire de la Chambre de commerce de Gand. — Situation faite aux produits belges par les douanes espagnoles. — Les traités d'Aix-la-Chapelle et d'Aranjuez.

Le traité d'Utrecht, qui termine la guerre de Succession d'Espagne et inaugure la période de l'histoire de Belgique appelée autrichienne, n'amena qu'une paix relative. Charles VI se flatta de tenir la France, seul, en échec. Une brève campagne de Villars le contraignit à renoncer à ses prétentions et à signer le traité de Rastadt (1714), par lequel il obtenait les Pays-Bas, Naples, le Milanais, le Mantouan et la Sardaigne, mais devait se désister du trône d'Espagne.

Ce démembrement de la monarchie espagnole ne satisfit ni

l'un ni l'autre des prétendants. En 1717, Philippe V, qui n'avait acquiescé que malgré lui au traité de Rastadt, poussé par Élisabeth Farnèse et Alberoni, reprit la lutte, dans l'espoir de chasser les Autrichiens de l'Italie. Cette tentative fut vaine; l'intervention énergique de la France et de l'Angleterre força Philippe V à renoncer à ses projets.

La guerre de Succession d'Espagne avait eu une fâcheuse influence sur les relations commerciales de nos provinces avec la Péninsule. Notre séparation d'avec l'Espagne et l'état d'hostilités latentes qui subsistèrent entre les gouvernements de Vienne et de Madrid portèrent un coup sensible à nos transactions avec les ports espagnols. Le pavillon de Bourgogne n'y était plus respecté et, privés de vaisseaux d'escorte, redoutant les embuscades et les attaques des Barbaresques, les négociants flamands hésitaient à demander des lettres de mer et préféraient confier leurs capitaux à des entreprises anglaises et hollandaises (1).

En 1725, le marquis de Prié, dans la relation faite à Charles VI de sa gestion, déclarait qu'il n'avait pu, dès le début de son administration, songer à remettre en activité comme il le fallait le commerce avec l'Espagne, qui est — disait-il — le meilleur que les Brabançons et Flamands aient fait en Europe et puissent faire à l'avenir, à cause de la rupture entre les cours de Vienne et de Madrid (2).

Il ne faudrait pas croire cependant qu'il y eut une cessation absolue du trafic avec l'Espagne.

Il y a à ce sujet une déclaration non équivoque de la Chambre légale des marchands de Bruges. Dans une lettre adressée au collège de la ville, ils déclarent que malgré la guerre ils n'ont cessé d'envoyer en Espagne, par des navires neutres, des quantités abondantes de toiles, dentelles, saies et serviettes (3).

(1) HUISMAN, *op. cit.*, p. 75.

(2) S. E. G., reg. 888, fol. 110 v^o.

(3) GILLIODTS-VAN SEVEREN, *Cartulaire du Grand Tonlieu*, t. VI, pp. 4-5.

Ce n'en était pas moins une situation peu favorable au développement et à la sécurité du commerce, et l'obligation de recourir à des intermédiaires étrangers devait être une lourde charge pour notre trafic.

On possède d'ailleurs des indications sur ce commerce de contrebande. Depuis la fin du XVII^e siècle, c'était par Dunkerque que les marchandises des Pays-Bas étaient envoyées en Espagne. Ce transit (Pays-Bas-Espagne via Flandre française) avait été organisé par trois arrêts du Conseil d'État de Paris, des 22 juin et 15 juillet 1688 et du 16 septembre 1702. Les deux premiers ne s'appliquaient qu'aux seules marchandises destinées à passer de Flandre à Cadix; l'édit du 16 septembre 1702 englobait toutes les marchandises des Pays-Bas et était destiné à faire la concurrence aux Hollandais ⁽¹⁾.

Ces deux transits furent révoqués en 1706, lors de l'occupation des Pays-Bas par la Hollande. Le 3 août de cette année, il fut défendu absolument de laisser entrer des marchandises des Pays-Bas en France, soit pour la consommation dans le royaume soit pour l'envoi en Espagne ⁽²⁾.

La voie de Dunkerque fermée, on se remit, de concert cette fois avec les Hollandais, à faire des expéditions en ligne directe vers l'Espagne. Elles partaient d'Ostende, par l'intermédiaire d'un navire neutre, ou simulé tel, muni de papiers falsifiés, et qui à Cadix cherchait, et réussissait, à corrompre les douaniers. La chambre de commerce de Dunkerque était informée, au mois de septembre 1711, qu'il y avait en ce moment trois vaisseaux en charge à Ostende pour Cadix : la *Ville de Londres*, l'*Anne* et la *Marie*. Tous trois étaient de construction anglaise et leurs papiers les déclaraient irlandais! Sur chaque vaisseau, il y avait deux capitaines, un Irlandais *pour la façade* et un Ostendais.

(1) C. de C. de D., reg. IV, fol. 50. Le texte de l'arrêt du Conseil d'État qui organisa le « convoi » de Dunkerque à Cadix et le transit des Pays-Bas se trouve inséré dans la même collection, reg. XII, fol. 34.

(2) C. de C. de D., reg. III, fol. 68.

La chambre connaît même les noms de ces derniers. En réalité la propriété de ces vaisseaux était commune à des Hollandais et à des Flamands. La cargaison consistait en marchandises des Pays-Bas, de la Flandre française envahie et de Hollande.

Le déchargement en Espagne se fait sans peine. Un capitaine de vaisseau chargé d'une expédition de ce genre avait déclaré à son retour qu'il ne lui avait coûté que 200 pistoles de *pourboire* au Gouverneur de Cadix et à ses officiers ⁽¹⁾.

L'interdiction de faire le commerce avec l'ennemi n'était d'ailleurs pas observée rigoureusement en Espagne. En 1710, on prétendait aux Pays-Bas que le roi d'Espagne avait permis aux sujets des diverses nations en guerre avec lui de venir faire le commerce dans ses États ⁽²⁾. En fait, le 4 juillet 1711, on publia à Cadix un arrêt du Conseil d'État, permettant à tout navire de nationalité ennemie de fréquenter les ports de la Péninsule ⁽³⁾.

Des démarches furent faites alors en France pour obtenir le rétablissement du transit des Pays-Bas par Dunkerque. La chambre de commerce de cette ville mena une campagne active dans ce sens. Elle déclare que des marchands de Lille, Gand, Bruges, désirent faire à nouveau leurs expéditions par Dunkerque, encore que la voie directe par Ostende leur est ouverte, tant parce qu'ils sont habitués à la route de Dunkerque, que parce qu'ils ont plus de confiance dans la navigation française. Ils offrent de payer un droit de transit montant jusqu'à 3 % ⁽⁴⁾.

A Paris on fit des objections, tant sur le danger de permettre le passage de marchandises belges, parmi lesquelles se glisseraient sans doute des produits hollandais, que sur l'opportunité d'entraver les expéditions de marchandises belges pour assurer

⁽¹⁾ C. de C. de D., reg. V, fol. 246.

⁽²⁾ Ibid., reg. V, fol. 83 v°.

⁽³⁾ Ibid., reg. V, fol. 245.

⁽⁴⁾ Ibid., reg. V, fol. 80.

d'autant plus de débit en Espagne aux produits français (1).

En 1715 la question est toujours en discussion.

Un mémoire de M. de Tugghe, membre de la chambre de commerce de Dunkerque, sur l'état de cette ville, daté du 6 mars 1715, fait voir toute l'importance de la question.

Le commerce de Dunkerque, dit-il, augmenterait sensiblement si Sa Majesté voulait bien encore accorder le rétablissement du transit des marchandises de la Flandre espagnole destinées à passer à Cadix et vice versa. Ce transit, accordé en 1688, avait pris dès l'abord un développement considérable. Au lieu que précédemment on ne voyait que deux ou trois frégates partir annuellement de Dunkerque vers Cadix, ce nombre est monté à plus de vingt dans la suite. Le rétablissement de ce trafic aurait les conséquences les plus heureuses. Dunkerque ne serait pas seule à en profiter : Lille, Douai, Cambrai se ressentiraient de l'augmentation de la navigation de Dunkerque vers l'Espagne et le Portugal. Les manufactures françaises se développeraient, par la facilité qu'auraient les négociants de faire venir des Pays-Bas les assortiments nécessaires à leur cargaison.

Les Belges préféraient toujours Dunkerque à Ostende. Dans ce dernier port, peu fréquenté, les vaisseaux devaient rester trop longtemps en charge.

Il n'y avait pas lieu de douter que tout le commerce des Pays-Bas avec l'Espagne et le Portugal ne reprit aussitôt la voie de Dunkerque (2).

Ces raisons pressantes n'eurent aucune influence.

Le 2 avril 1720 fut conclu à La Haye un armistice entre les rois d'Espagne, d'Angleterre, de France et de Sardaigne et l'Empereur, et il fut convenu qu'à l'avenir le commerce serait permis entre les sujets des différents contractants, et serait remis sur le pied où il se trouvait avant la guerre (3).

(1) C. de C. de D., reg. V, fol. 83 v°.

(2) Ibid., reg. VI, fol. 134 et suiv.

(3) DEL. CANTILLO, A., *Tratados de paz y de comercio*. Madrid, 1843, pp. 91 et seq.

Le commerce reprit alors d'une façon directe et définitive pour le plus grand avantage de nos manufactures de toiles et de dentelles. La Cour de Madrid, conformément au traité de La Haye, permit l'entrée dans les ports d'Espagne à tous les produits belges; elle exempta ceux-ci du paiement d'un droit spécial appelé le droit d'habitation et montant à 15 % de la valeur des marchandises : les Pays-Bas étaient mis de la sorte sur le même pied que les autres nations trafiquant en Espagne ⁽¹⁾. Aussi les marchands se remirent-ils à faire des envois considérables. Ils furent, dit une consulte du Conseil d'État, « *encouragés à se donner au commerce d'Espagne et y mettre des capitaux très abondants et y envoyer des manufactures, marchandises et autres denrées de ces pays, dans une ferme confiance qu'ils y seraient dans une pleine sûreté et d'en tirer un avantage considérable* » ⁽²⁾.

Ce qui prouve bien l'importance que reprit dès l'abord le commerce avec l'Espagne, c'est la démarche collective de quarante négociants gantois et anversoïis auprès du gouvernement autrichien, pour qu'un conseil définitif fût nommé à Cadix, et cela « *pour le rétablissement du commerce qu'eux-mêmes et d'autres négociants de ce pays entretenaient avec l'Espagne* ».

Les négociants gantois qui signent cette demande sont les suivants : Carlos Jacobs, Ludovicus de Wulf, Jacob Baut, Joan de Potter, A. Coquiet, Guillelmo Schamp, Norberto van Reysschoot, J.-Frans van Cotten, Juan-Baptista Soenens, J.-Ludovis Goethals, Ch.-Fra. de Pouillon, Adriaen van den Haute, François de Potter, R. Duerinck, Abraham van den Bemde, Pedro Cardon, Moermans et Soen, Gansman, Peterbroueck, Frans Poelman, Jacques Huebens, J.-Baptiste Coquet et Jean-Baptiste Grenier ⁽³⁾. Les Anversoïis sont : Er. van Pruysen, Paulo Charle, Joannes Steffans, Michel Gilles, Adriano

(1) Consulte du Conseil d'État du 14 janvier 1721. C. Ét. c. 412.

(2) Idem, C. Ét. c. 412.

(3) La lettre des Gantois est datée du 4 avril 1720. Ch. A. P. B.

Boemans, Gio Batta Ferrari, Pietro Proli, André Peytier, Jacobo Vernimmen, Alexandro van Benimel, Juan Baptista Sehenaert, Christiaen Pedro Vermolen, Jean-Carlo Heussens, Jean-Françisco Kerstens, Jean Snoeyens, Jean van der Elst, Thomas de Peet ⁽¹⁾.

Peu après la reprise du commerce avec l'Espagne, les négociants de la Flandre eurent à se plaindre de la conduite maladroite d'un receveur des contributions de Gand, nommé van der Mandere, qui recommençait des poursuites pour obtenir la confiscation des biens des Belges se trouvant au service de l'Espagne. Cette attitude causait aux négociants de vives appréhensions. Ils craignaient que la Cour de Madrid n'usât de représailles et ne provoquât une rupture des relations commerciales rétablies ⁽²⁾.

Les États de Flandre appuyèrent cette représentation et demandèrent au marquis de Prié de suspendre les confiscations; le Conseil d'État, consulté à ce sujet, engagea le Gouvernement à faire droit à la demande et à rassurer les négociants en leur faisant connaître par voie d'affiches la décision prise ⁽³⁾.

⁽¹⁾ Celle des Anversois, identique à la précédente, est du 10 du même mois. Ibid.

⁽²⁾ Consulte du Conseil d'État, 14 janvier 1721. C. Et. c. 412. — On peut rapprocher de cette requête des marchands belges au Gouvernement, une lettre de la Chambre de commerce de Bruges au magistrat de cette ville et concernant la même affaire : *Il est à craindre* — disent-ils — *qu'en Espagne, on ne confisque aussi en représaille les marchandises de ce pays, ce qui causeroit aux marchands une perte irréparable, puisque nos toiles, dentelles, suies et serviettes (esians les principales fabriques de ce pays) en sont abondamment tirées, là où les marchands de ce pays (nonobstant la guerre) ont continué de les envoyer par vaisseaux neutres, dont plusieurs des dites marchandises que depuis la cessation d'armes on a continué d'envoyer en Espagne directement par vaisseaux de ce pays en toute liberté; et, comme de ce commerce dépendent plusieurs millions, et pour ainsi dire l'unique débit de nos fabriques, les supplians se réfèrent vers vous, Messieurs, les priant, en tout respect, d'intercéder afin que les susdits ordres et sommations puissent cesser pour éviter la susdite représaille et la perte totale de nos fabriques quoyfaisant, etc.* — GILLIODTS VAN SEVEREN. *Cartulaire du Grand Tombeu*, VI, pp. 4 et 5.

⁽³⁾ Consulte du Conseil d'État, 4 juin 1724. C. Et. c. 412.

Cet incident, peu grave en lui-même, est cependant significatif; il montre bien l'importance qu'avait déjà reprise à cette époque le commerce hispano-flamand.

Les transactions commerciales une fois rétablies, on en vint bien vite à parler de la conclusion d'un traité de commerce. En 1722 déjà, le marquis de Prié avait chargé Jacques Vermolen, consul intérimaire de la nation flamande à Cadix, de composer un mémoire *concernant les points et articles qu'on pourrait demander dans un traité de commerce à conclure éventuellement*.

Le consul s'exécuta et son mémoire fut soumis à l'appréciation de de Fraula, directeur général des finances, de de Neny et de de Castillon, qui, de commun accord, y apportèrent des changements ⁽¹⁾. Le texte ainsi amendé nous est conservé ⁽²⁾.

Le mémoire de Vermolen est un vrai projet de traité de commerce; il ne comprend pas moins de 27 articles. On y relève certaines stipulations intéressantes.

Les sujets de l'Empereur ne devaient pas payer de droits plus élevés que ceux de la nation la plus favorisée et jouiraient des mêmes grâces et rabais que ceux-ci ⁽³⁾; les marchandises pourraient être vendues en gros ou en détail au gré des négociants ⁽⁴⁾; les lettres de change que l'on négocierait en Espagne ne pourraient être acquittées qu'en monnaie *de poids ou de valeur intrinsèque qu'elles auront au jour de la négociation* ⁽⁵⁾. de Castillon justifiait ce dernier article en disant que les préjudices qu'on avait soufferts en France à la suite des altérations de la monnaie le rendaient nécessaire; on voulait éviter de tomber dans les mêmes inconvénients en Espagne ⁽⁶⁾.

(1) Pris au Conseil d'État, 4 juin 1724, C. Ét. c. 412.

(2) Il en existe à notre connaissance deux exemplaires. Le premier se trouve C. Ét. c. 412, le second dans la liasse 8 des *Papiers de Castillon et Wauters*.

(3) Article III.

(4) Article VII.

(5) Article XX.

(6) Note marginale dans le manuscrit de Castillon P. C. W. 8.

Le projet Vermolen demandait également des mesures de protection en faveur des sujets impériaux établis en Espagne. Aucun magistrat espagnol ne pourrait prétendre visiter les maisons des négociants ⁽¹⁾; on ne pourrait se saisir de leurs biens, ni les contraindre à une fonction militaire ⁽²⁾.

L'Empereur pourrait établir des consuls en Espagne; ceux-ci auraient le pouvoir de nommer un chancelier, devant qui les sujets impériaux pourraient passer toutes sortes d'actes, testaments, donations, etc. ⁽³⁾. Ceux de la nation flamande et allemande pourraient nommer un *juge conservateur*, dont la fonction serait de juger et trancher les difficultés et procès qui pourraient naître entre eux et les membres de quelque autre nation, après en avoir délibéré avec le consul ⁽⁴⁾. Un *juge conservateur* était nécessaire, d'après de Castillon, pour soustraire les marchands à la juridiction fâcheuse et onéreuse des juges ordinaires ⁽⁵⁾.

Commentant ce projet de traité de commerce, dans une lettre au Conseil d'État, de Castillon disait que l'Empereur avait le droit de demander et d'espérer des conditions plus avantageuses, même une préférence marquée sur les autres souverains, et cela en retour de la renonciation qu'il faisait de ses droits sur la monarchie espagnole ⁽⁶⁾.

Dans le mémoire de Vermolen on ne trouve aucune allusion au commerce avec les colonies espagnoles. de Castillon, écrivant au Conseil d'État, suggère, pour le cas où les négociations prendraient une tournure favorable, de demander de trafiquer avec l'Amérique, tout comme l'Angleterre l'avait obtenu.

A côté du projet Vermolen, qui a, comme on l'a vu, un caractère officiel, il existe un autre mémoire daté de Vienne, émanant

(1) Article VI.

(2) Articles XII et XIII.

(3) Article XIV.

(4) Article XVI.

(5) Note marginale sur le manuscrit de Castillon. P. C. W. 8.

(6) de Castillon au Conseil d'État. C. Ét. c. 412.

d'Adrien de Tournalon. Rédigé en Espagnol, il est beaucoup moins étendu que celui du consul de Cadix (1).

Liberté du commerce, égalité avec les autres nations, nomination de juges conservateurs, toutes ces questions mettent de Tournalon d'accord avec Vermolen. En outre, il est question ici du commerce colonial. En compensation de la renonciation à ses droits sur la monarchie espagnole, l'Empereur devait demander pour ses sujets le droit d'envoyer chaque année quatre vaisseaux en Amérique.

Les conférences de Cambrai, à l'occasion desquelles on espérait la conclusion du traité de commerce entre les Cours de Vienne et de Madrid (2), traînèrent en longueur et n'aboutirent à rien. L'année suivante, à la suite de la mort du roi d'Espagne, Louis I^{er}, du retour au trône de Philippe V et de l'ambitieuse Élisabeth Farnèse; à la suite aussi de la politique maladroite du duc de Bourbon et de la rupture des fiançailles de Louis XV avec l'infante Victoire d'Espagne, la Cour de Madrid, par une volte-face imprévue, abandonna ses alliés de la veille, la France et l'Angleterre, pour se jeter dans les bras de l'Autriche. L'alliance fut à la fois dynastique, politique et économique; elle fut scellée par les trois actes diplomatiques connus sous le nom de traités de Vienne : un traité de paix et d'amitié, un traité d'alliance défensive et un traité de navigation et de commerce, signés à Vienne les 30 avril et 1^{er} mai 1725 (3).

Le traité de commerce est le seul qui doit nous arrêter; il est d'autant plus intéressant qu'il est le premier traité de ce genre conclu entre l'Espagne et l'Empire, et que durant tout le cours du XVIII^e siècle, on n'en conclut pas un second. La chancellerie autrichienne avait chargé J. Du Mont, le célèbre publiciste, auteur du corps universel et diplomatique, de dresser le plan de

(1) Le texte se trouve Ch. A. P. B., reg. 964, f^o 290-292.

(2) Prié au Conseil d'État, 4 juin 1724. C. Ét. c. 412.

(3) Le texte des traités se trouve dans ROUSSET, *Recueil historique*, t. II, La Haye, 1728, pp. 410 et ss., 478 et ss., 427 et ss.

cette alliance économique. Du Mont remit à Sinzendorff un projet qui ne contenait pas moins de cinquante stipulations, plus dix-sept articles séparés. Pour les rédiger, il s'était inspiré des traités de commerce de l'Espagne avec la Hollande, la France et les villes hanséatiques et surtout du traité de navigation de 1667, renouvelé à Utrecht en 1713, entre la Péninsule et l'Angleterre. Il étendait aux sujets de Charles VI et à la Compagnie d'Ostende tous les privilèges dont jouissaient en Espagne et dans ses colonies les Français, Anglais et autres; il appliquait aux Belges et aux Impériaux le traitement de la nation la plus favorisée. En outre Du Mont faisait état des desiderata des négociants belges, qui trafiquaient dans les ports espagnols, et notamment des conseils que le consul de la nation flamande à Cadix avait, à maintes reprises, suggérés dans ses mémoires.

Ripperda — dont l'alliance de Vienne était l'œuvre pour une bonne part — accepta le traité de commerce dans ses clauses générales, réservant toutefois celles qui concernaient les Indes occidentales; il rejeta également les articles séparés par lesquels Du Mont permettait à la Compagnie d'Ostende d'envoyer tous les ans à Porto-Bello et à Carthagène deux vaisseaux de cinquante tonneaux pour y vendre ses marchandises et en rapporter des produits exotiques et des métaux précieux ⁽¹⁾.

Le traité définitif comprend 47 articles. Il établissait en principe pour les sujets des deux contractants la liberté de trafiquer entre eux, sans aucune restriction ni formalité ⁽²⁾.

L'article XIII concerne la question capitale, celle des droits de douane à lever de part et d'autre. Rien n'est plus contraire à l'avancement du commerce réciproque, dit le traité, que la diversité des impositions dont on charge parfois les marchandises et le taux élevé qu'elles atteignent.

Désormais les faveurs accordées aux Anglais, Français et

(1) HUISMAN, *ouvr. cit.*, pp. 325 et 326.

(2) Article I.

Hollandais seront étendues aux sujets de Charles VI. Tous les anciens droits de douane, perçus du temps de Charles II, seront remplacés par un droit unique et uniforme de 10 %. Il en sera ainsi, non seulement dans les ports de Castille, comme Cadix, mais encore dans ceux des autres provinces, sauf la Biscaye et Guipuscoa.

Ces droits une fois payés, on pourra transporter les marchandises par terre et par mer, comme on voudra.

Les articles XIV et XV concernant certains droits spéciaux dits : « alcavalas cientos y millones » ⁽¹⁾ : Aussi longtemps que les marchandises resteraient dans les magasins de la douane, il ne faudrait pas payer ces impositions, mais seulement quand on les retirerait pour les vendre ou transporter à l'intérieur du pays. Dans les ports de Biscaye et de Guipuscoa, où les lois de Castille n'étaient pas appliquées, on observerait vis-à-vis des sujets impériaux les règles appliquées à ceux des autres nations ⁽²⁾.

Les droits d'entrée et de sortie étant proportionnels à la valeur des produits importés ou exportés, il était de toute importance de fixer les règles à suivre pour l'évaluation. Le traité établit que, pour prévenir les querelles entre les fermiers de la douane et les marchands, on suivrait comme règle le tarif en usage pour les produits anglais. Celui-ci avait été fait de commun accord entre les rois d'Espagne et d'Angleterre, en exécution de l'article 3 du traité d'Utrecht.

Quant aux marchandises qui ne se trouvaient point évaluées dans le tarif en question, on suivrait pour elles l'ancienne coutume, qui voulait que l'estimation se fit par le fermier de la douane ou par son commis, mais avec cette réserve que si le propriétaire de la marchandise trouvait l'estimation exagérée, il

(1) « Alcavalas et millones » sont des droits spéciaux levés sur les poissons et autres provisions de bouche.

(2) Article XVI.

pouvait abandonner sa marchandise au douanier pour le prix auquel celui-ci l'évaluait ⁽¹⁾.

Il était permis aux sujets des Pays-Bas de venir s'établir dans le royaume espagnol.

Les impériaux résidant dans les ports et villes d'Andalousie, de Murcie, d'Arragon, de Valence et de Catalogne et dans les provinces de Biscaye et de Guipuscoa auraient la faculté d'y louer des maisons et magasins; ils jouiraient des libertés et franchises dont jouissaient à ce sujet les Anglais et les Hollandais ⁽²⁾. Les avantages promis sont énumérés avec précision dans les articles 22 et suivants. On ne pourra faire aucune perquisition dans les maisons des négociants, sinon en cas de fraude contre les droits du roi, et, dans ce cas, la visite ne pourrait avoir lieu qu'en présence du consul et ne saurait entraîner que la confiscation des marchandises fraudées et non des autres, et l'obligation de payer les frais de la visite ⁽³⁾. Les marchands ne pouvaient être arrêtés pour d'autres dettes que celles qu'ils avaient eux-mêmes contractées, ou pour lesquelles ils se seraient eux-mêmes obligés ⁽⁴⁾. Les marchands et les membres de leurs familles ne pourraient être astreints à aucun service militaire; on ne pourrait leur imposer des fonctions de tuteur, curateur, administrateur de biens et autres de ce genre, sans leur plein consentement ⁽⁵⁾. En retour Charles VI accordait les mêmes faveurs aux marchands espagnols qui viendraient résider dans ses États.

Plusieurs articles du traité concernent les consuls.

Il y aura des consuls dans tous les ports et les villes commerçantes, où il plaira à l'Empereur ou au Roi d'en établir, pour la protection de leurs marchands, et ils jouiront de tous les droits et autorité dont jouissent ceux des autres nations ⁽⁶⁾. Leur

⁽¹⁾ Article XIX.

⁽²⁾ Article XXI.

⁽³⁾ Article XXII.

⁽⁴⁾ Article XXIV.

⁽⁵⁾ Article XXIX.

⁽⁶⁾ Article XXIX.

compétence est définie par l'article 29. Ces consuls sont particulièrement autorisés à connaître arbitralement des différends qui pourraient survenir entre les marchands et les maîtres de navires et leurs propres mariniers, mais ils ne peuvent s'ériger en juges des contestations survenues entre leurs autres nationaux, si ce n'est comme conciliateurs choisis par les parties ⁽¹⁾. Pour la première fois apparaît dans le traité de Vienne une défense qui prive les consuls de leur juridiction civile sur leurs nationaux ⁽²⁾.

L'article final est à citer en entier, car de cet article découle clairement l'esprit du traité : Il est convenu que *généralement toutes les choses qui ont été stipulées à l'avantage de la nation britannique, dans les traités de Madrid, le 23 mai 1667 et le 18 juillet 1670... soient tenues pour nommément aussi exprimées et insérées, en faveur des sujets de Sa Majesté Impériale en tant qu'elles pourront leur être appliquées, ce qui soit de même entendu à l'égard des avantages qui ont été accordés aux sujets des Provinces-Unies par le traité de Paix de Munster en 1648, le traité de marine de La Haye en 1650 et par le traité de Paix et de Commerce d'Utrecht en 1714, en sorte que si dans quelque cas il se rencontroit du doute sur ce qui devrait être observé en Espagne ou dans les autres royaumes du roi catholique à l'égard des sujets de Sa Majesté Impériale, les susdits traités et les choses qui y ont été par les précédents rois d'Espagne et par S. R. Majesté aujourd'hui régnante, accordées aux deux nations susmentionnées, doivent servir pour modèle et pour règle dans les cas douteux ou omis dans cet instrument.*

Le traité de commerce ainsi conclu était extrêmement avantageux pour les sujets de Charles VI. Les Belges en particulier, qui depuis des siècles étaient habitués à trafiquer d'une façon ininterrompue en Espagne, allaient pouvoir recommencer la

(1) HUISMAN, p. 328.

(2) O. NOËL, *Histoire du commerce du monde*, t. II, 1894, p. 367. Cité par HUISMAN, p. 329.

concurrence aux Anglais, Français, Hollandais et autres. Conclure un pareil traité, c'était livrer toute la monarchie espagnole, sauf les Indes Occidentales, au commerce des Pays-Bas autrichiens : c'était ouvrir à la Compagnie d'Ostende un merveilleux débouché pour ses denrées coloniales ⁽¹⁾. Il n'y avait qu'une ombre au tableau : le commerce avec les Indes Occidentales restait interdit aux habitants des Pays-Bas et aux autres sujets de l'Empereur. Philippe V reprenait sous ce point la politique suivie par ses prédécesseurs de la maison de Habsbourg. En fait l'inconvénient n'était pas si grand. Si théoriquement le commerce avec les colonies espagnoles restait le monopole de l'Espagne, en pratique les Belges, tout autant que les Anglais, Français et autres, ne se faisaient par faute d'y débiter des quantités considérables de produits, par l'entremise de prête-noms espagnols.

La conclusion de la paix, la publication du traité de navigation et de marine, provoquèrent dans nos provinces de grandes démonstrations de joie ⁽²⁾, mais les espérances que ce beau traité avait pu faire naître s'anéantirent bien vite.

En 1725, l'année même de la conclusion du traité, on voit déjà apparaître des plaintes à cause de sa non-exécution. Jacques Vermolen, le consul intérimaire de Cadix, proteste parce que les douaniers espagnols font payer des droits d'entrée différents aux produits belges et aux produits français. « Nos produits, dit-il, doivent encore payer les mêmes droits que ceux que l'on percevait antérieurement au traité et qui étaient de loin supérieurs à ceux exigés des produits similaires, venant de France. » Il était de toute nécessité qu'on nommât à Cadix un consul définitif pour veiller à l'exécution du traité ⁽³⁾.

De fait ce fameux traité de commerce n'eut aucun résultat pratique, puisqu'il ne fut jamais appliqué. L'alliance de Vienne, dont il était le fruit, n'eut elle-même qu'une durée éphémère.

(1) HUISMAN, *op. cit.*, p. 329.

(2) *Id.*, pp. 329 et 330.

(3) Consulte du Conseil suprême, 20 décembre 1725, Ch. A. P. B., t., 151.

Les événements qui provoquèrent la rupture de l'union entre l'Autriche et l'Espagne relèvent de l'histoire diplomatique ; les considérations d'ordre économique n'y sont cependant point étrangères ; la jalousie des Puissances maritimes contre la Compagnie d'Ostende et les privilèges accordés en Espagne au commerce belge jouent un rôle prépondérant dans la formation de la Ligue de Hanovre, directement opposée à celle de Vienne. L'Europe se trouva à nouveau divisée en deux camps : la France, l'Angleterre et la Hollande d'une part ; l'Autriche et l'Espagne de l'autre. Cette situation alarmante pour la paix de l'Europe se prolongea pendant quatre ans. En 1729, la ligue de Vienne était déchirée. L'Espagne se réconciliait avec la France et l'Angleterre par le traité de Séville (29 novembre 1729), rompait avec l'Autriche, et dénonçait ouvertement le traité de commerce conclu en 1725. L'article III du nouveau traité est à ce sujet significatif : il déclare que « *les ministres de S. M. Britannique et de S. M. Très chrétienne ayant prétendu que dans les traités conclus à Vienne entre l'Empereur et le Roi d'Espagne, l'année mille sept cent vinq-cinq, il y avait plusieurs clauses qui donnaient atteinte aux articles des différents traités de commerce ou traités de paix, qui peuvent regarder le commerce, antérieurs à l'an mille sept cent vingt-cinq, S. M. C. déclare par le présent article qu'elle n'a jamais entendu accorder ni laissera subsister en vertu des dits traités de Vienne, aucun privilège contraire aux traités ci-dessus confirmés* (1) ».

Après la dénonciation des traités de Vienne, les relations diplomatiques entre l'Autriche et l'Espagne redevinrent ce qu'elles étaient depuis la mort de Charles II. Un état d'hostilité, tantôt latente, tantôt active, ne cessa d'exister entre les deux cours.

La guerre de la Succession de Pologne (1733-1734) et puis la longue guerre de la Succession d'Autriche (1741-1748) remirent

(1) ROUSSET, *op. cit.*, pp. 329 et 330.

aux prises les Espagnols et les Autrichiens, et il fallut attendre jusqu'au traité d'Aix-la-Chapelle de 1748 pour voir finir enfin la querelle austro-espagnole.

Les relations commerciales n'en continuèrent pas moins entre les Pays-Bas et l'Espagne. A diverses reprises on voit se manifester l'importance et le développement que prit durant cette époque le commerce avec la Péninsule.

En 1728, Charles VI chargea le comte Goswin Arnoul de Wynants, juriconsulte et homme d'État éminent, né à Bruxelles en 1661 et mort à Vienne le 8 mars 1732, membre du Conseil suprême d'État pour les affaires des Pays-Bas, de procéder à une enquête dans nos provinces, pour savoir quelles seraient les mesures à prendre pour y favoriser le commerce et l'industrie. Parmi ses principaux informateurs devaient figurer Proli et de Pret.

Pierre Proli était un riche banquier milanais, établi depuis un demi-siècle à Anvers; Jacques de Pret, homme très estimé, appartenait également au monde du grand négoce anversois. Tous deux se trouvaient à la tête de la Compagnie des Indes. Cette enquête donna lieu à la composition par Wynants d'un petit factum, qui a l'avantage de contenir beaucoup de choses en peu de mots et de répondre souvent très nettement à des questions posées. L'une de ces questions, qui devait s'imposer à l'attention de Wynants et sur laquelle son mémoire donne de fait des indications précises, est l'état du commerce des provinces avec les États étrangers (1).

Le commerce avec l'Espagne ne pouvait manquer de solliciter son attention. Les détails que Wynants fournit à ce sujet sont significatifs.

Les entretiens de de Pret lui ont appris que le commerce de

(1) J. CUVELIER, *Le Commerce, l'Industrie et l'Administration dans les Pays-Bas autrichiens au commencement du XVIII^e siècle. Enquête du comte de Wynants, 1728*, B. C. R. H., t. 81, Bruxelles, 1912, p. 29 le mémoire est publié *in extenso* par M. C.).

nos négociants avec l'Amérique et les Indes espagnoles prospère et se fait bien. Le commerce des dentelles *va bon train*, notamment en Espagne et aux Indes. On fait dans la Péninsule des envois très considérables de grosses toiles ⁽¹⁾. Par contre, le commerce des laines d'Espagne se fait *faiblement*, quoique les laines d'Espagne soient très nécessaires pour le développement de la fabrication des draps, non seulement dans la province de Limbourg, où elle s'étend de plus en plus, mais dans quelques autres où l'on fabrique des draps de prix ⁽²⁾.

Après l'enquête de 1728 il faut attendre près de quinze années avant de voir une nouvelle intervention du gouvernement autrichien dans le commerce de ses sujets avec l'Espagne.

Dans l'entre-temps on trouve pourtant une déclaration pleine d'intérêt, contenue dans un mémoire adressé au Gouvernement, le 16 mai 1739, par le magistrat de Bruges. Tous les ans, y lit-on, on fait des envois de marchandises en Espagne. Cinq à six frégates vont annuellement du bassin de Bruges et d'Ostende à Cadix et en reviennent. En même temps le magistrat brugeois énumère les cinq vaisseaux, avec les noms de leurs capitaines, qui sont actuellement en charge dans l'un des deux ports flamands. De l'un il dit que *journellement il arrive des ballots pour lui de Gand, Bruxelles, Anvers et Tournai*. Les cinq ou six frégates dont il est question ici s'appellent le convoi de Flandre. Depuis la fermeture de l'Escaut en 1648 et jusqu'en 1658, il partait de Dunkerque. C'est après cette année seulement qu'il partait de Bruges et d'Ostende. Du mémoire du magistrat brugeois, que nous venons de citer, il semble résulter qu'il partait habituellement vers le 15 juin ⁽³⁾.

Les rois d'Espagne comptaient dans leurs armées bon nombre de natifs des Pays-Bas, notamment des Wallons, qui, d'après le Conseil suprême de Flandre, formaient leurs meilleurs régi-

(1) J. CUVELIER, *op. cit.*, p. 32.

(2) *IBID.*, p. 35.

(3) VAN HOUTTE, *op. cit.*, pp. 282 et 283.

ments ⁽¹⁾. Ce fait était connu et toléré du Gouvernement autrichien. Ainsi, en 1723, Charles VI avait permis au roi d'Espagne, Philippe V, de lever cinq à six cents Wallons pour former sa garde particulière ⁽²⁾. C'étaient, pour la majorité, des cadets de famille ou des gens de fortune ⁽³⁾. Lors de la guerre de la Succession d'Autriche, un certain nombre quittèrent leurs régiments et revinrent aux Pays-Bas; d'autres restèrent au service de l'Espagne ⁽⁴⁾. En vue de faciliter les désertions et d'empêcher qu'à l'avenir d'autres sujets des Pays-Bas n'allassent prendre service dans les armées du roi catholique, Marie-Thérèse décréta la publication des lettres avocatoires. Celles-ci ordonnaient formellement à tous ceux de ses sujets qui se trouvaient encore dans les armées espagnoles de quitter leur régiment, sous peine de voir leurs biens confisqués. Un édit fut publié dans ce sens le 13 août 1742 ⁽⁵⁾.

La publication ne souleva aucune protestation aux Pays-Bas. On ne prit pas la chose au sérieux, s'imaginant que le placard n'avait d'autre but que d'inspirer de la crainte aux intéressés et qu'on n'en viendrait jamais à l'exécution ⁽⁶⁾.

Quand les délais fixés furent expirés et que les conseillers fiscaux se mirent à l'œuvre pour effectuer les confiscations, ce fut un tolle général.

Coup sur coup des représentations furent faites au Gouvernement par les magistrats d'Anvers et de Gand ⁽⁷⁾, les États de Namur et la Chambre de commerce de Gand ⁽⁸⁾, les États de Hainaut ⁽⁹⁾, les ecclésiastiques de Flandre ⁽¹⁰⁾. Chacun de ces

(1) Cons. du Cons. supr., 31 janvier 1743. CH. A. P. B., D. 41 A., I., 367.

(2) S. E. G., 945, fol. 43.

(3) Cons. du Cons. supr., 31 janvier 1743.

(4) *Placards de Brabant*, t. IX, p. 215.

(5) *Ibid.*

(6) Harrach à Marie-Thérèse, 1^{er} janvier 1743, CH. A. P. B., D. 41 A., I., 367.

(7) *Ibid.*, 1^{er} janvier 1743, *ibid.*

(8) *Ibid.*, 40 janvier 1743, *ibid.*

(9) *Ibid.*, 44 janvier 1743, *ibid.*

(10) *Ibid.*, 28 janvier 1743, *ibid.*

corps remit au Ministre plénipotentiaire, le comte de Harrach, un mémoire demandant en grâce que l'on ne poursuivît pas les confiscations annoncées, sous peine de voir à bref délai la cessation de tout commerce avec l'Espagne. Le texte du mémoire de la Chambre de commerce de Gand nous est conservé; ce mémoire, écrit Harrach, était semblable quant à la substance aux autres représentations, mais renfermait en outre des *circonstances particulières relatives à cette matière* (1).

La thèse que développe la Chambre de commerce est la suivante : l'exécution du placard du 13 août ne peut manquer d'amener la cessation du commerce de la Flandre avec l'Espagne et, par suite, la ruine complète de cette province; d'autre part le Gouvernement autrichien n'en tirera aucun profit; les confiscations qu'il fera des biens des Belges au service de l'Espagne ne lui rapporteront rien; l'Espagne, par contre, se saisira des marchandises des commerçants belges et ainsi remplira ses coffres.

Dès que l'Espagne apprendrait qu'on a saisi et confisqué les biens de ceux qui sont à son service, elle ne manquerait pas d'user de représailles. Elle mettrait la main sur les effets des négociants de la Flandre et des autres provinces des Pays-Bas qui se trouveraient en Espagne et interdirait l'entrée de ses ports aux toiles, aux dentelles et aux autres produits belges. Les conséquences qui résulteraient de ces confiscations n'étaient pas douteuses. Ce serait la ruine des principaux négociants, l'anéantissement du commerce et de l'industrie, la misère pour plusieurs milliers d'ouvriers et la diminution des revenus du souverain, des aides et subsides, des droits de consommation, des droits de douane.

Toutes ces calamités résulteraient fatalement de la mise en exécution des avocatoires. Pour s'en convaincre, il suffisait de considérer l'importance des relations mercantiles que la Flandre entretenait à ce moment avec la Péninsule. La Chambre se

(1) Harrach à Marie-Thérèse, 28 janvier 1743, CH. A. P. B., D. 41 A., l. 367.

complait à décrire longuement cette importance. Les Belges ont plusieurs millions d'effets entre les mains des Espagnols, tant à cause du commerce qu'ils entretiennent directement avec eux que du commerce indirect qu'ils font sous leur nom avec les colonies d'Amérique. D'autre part, dans les circonstances présentes, notamment depuis la révocation de l'octroi de la Compagnie d'Ostende, depuis que la France, l'Angleterre et la Hollande ont acquis, grâce à des tarifs douaniers ruineux pour les Pays-Bas, une supériorité incontestable, il ne reste plus aux Belges qu'un seul débouché pour leurs fils, leurs toiles, leurs bas, leurs dentelles, et ce débouché c'est l'Espagne.

Si cette ressource vient à leur manquer, si les rois d'Espagne ferment leurs frontières et confisquent les marchandises et capitaux que les Espagnols ont entre les mains, il est évident que les commerçants de ce pays seront ruinés et le commerce de la Flandre anéanti à jamais. L'expérience apprend, en effet, que les rois ne restituent jamais des effets qu'ils ont confisqués sous prétexte de guerre et qu'un commerce, une fois perdu, ne se retrouve jamais, surtout lorsque les consommateurs se sont habitués à se fournir ailleurs.

La raison d'État, l'avantage du Gouvernement lui-même, demandaient qu'on ne s'engageât pas dans la voie des confiscations.

Il serait, en effet, extrêmement désavantageux que le roi d'Espagne saisisse plusieurs millions de florins aux Flamands et s'en serve pour mener la guerre en Italie. Et la Chambre n'exagérerait pas en disant plusieurs millions de florins, car outre les sommes importantes qui étaient dues par les Espagnols aux Belges du chef des envois que ceux-ci leur avaient faits, il y avait encore les effets que les Belges avaient fait charger sur la dernière flottille en partance pour Vera-Cruz. Cette flottille n'ayant pu partir en 1739, les effets étaient restés déposés chez les commissionnaires espagnols, en attendant le retour des gallions, dans lesquels les marchands des Pays-Bas étaient encore plus intéressés que dans la flottille.

La chambre de commerce terminait en émettant l'espoir que Marie-Thérèse suivrait l'exemple donné jadis par son père dans une circonstance toute semblable et révoquerait les fameuses avocatoires ⁽¹⁾. Le souvenir de Van der Mandere n'avait pas disparu.

Les intérêts du commerce hispano-belge trouvèrent en cette circonstance un appui sérieux auprès du ministre plénipotentiaire, comte de Harrach. Dans ses relations à Marie-Thérèse, il souscrivit pleinement à la thèse de la chambre de commerce, au sujet des représailles à craindre.

Déjà un négociant brugeois nommé Michot s'était plaint de ce que l'un de ses navires, obligé par une tempête de relâcher à Saint-Sébastien, y avait été arrêté par le gouverneur de cette place. D'autre part, les confiscations que l'on pourrait faire aux Pays-Bas des biens des soldats au service du roi d'Espagne ne rapporteraient guère au trésor impérial.

Le ministre demandait des ordres précis; de sa propre autorité il n'osait rapporter le décret publié; cependant, en attendant, il avait donné ordre aux conseillers fiscaux de toutes les provinces de continuer les enquêtes, mais de s'abstenir d'intenter aucune action ⁽²⁾.

Le Conseil suprême, appelé à consulter l'impératrice, rappela les motifs qui avaient amené la publication des lettres avocatoires et ajouta qu'on avait été à Vienne dans la ferme supposition qu'entre Belges et Espagnols il n'y avait peu ou point de commerce direct. Le mémoire de la chambre de commerce de Gand mettait en évidence le contraire. Vu cet état de choses, le Conseil était d'avis que, pour ôter aux commerçants des Pays-Bas tout sujet de ressentiment, il fallait, non révoquer les avocatoires, mais suspendre leur exécution et informer en confiance les États, villes et chambres de commerce de la déci-

⁽¹⁾ Mémoire présenté par les commis de la chambre de commerce de Gand, le 13 juillet 1742, D. 11 A., CH. A. P. B., 1., 367.

⁽²⁾ Harrach à Marie-Thérèse, 7, mars, 43, CH. A. P. B., D. 11 A., 1., 367.

sion prise ⁽¹⁾. La Conférence ministérielle ⁽²⁾ et, dans la suite, l'impératrice ⁽³⁾ elle-même se rattachèrent à cet avis.

Cet événement, lui aussi, n'a par lui-même qu'une importance restreinte; ce ne fut qu'un orage passager, qui disparut sans laisser de trace; mais combien il est significatif! Pour que le ministre plénipotentiaire, la Conférence ministérielle et finalement l'impératrice elle-même aient voulu, en la seule faveur des relations commerciales hispano-flamandes, revenir sur une décision prise antérieurement, ils devaient être évidemment convaincus de l'extrême importance des intérêts en jeu ⁽⁴⁾.

Les affirmations de la chambre de commerce de Gand sont d'ailleurs corroborées dans une certaine mesure par l'examen de la situation générale du commerce extérieur de la Belgique au début du règne de Marie-Thérèse. Les historiens nous représentent généralement la situation matérielle des Pays-Bas à la fin du règne de Charles VI comme extrêmement mauvaise. M. Van Houtte a fait justice de ces affirmations pessimistes; en somme l'état du commerce belge était à cette époque bien meilleur qu'on ne l'a prétendu. Le produit des droits de douane est là pour l'attester.

La période quinquennale de 1735-1740 dépasse d'environ 30,000 florins le produit des mêmes droits durant les années 1718-1723, qui sont considérées comme bonnes. Seule la période

(1) Cons. du Cons. supr., 31 janvier 1743, *ibid.*

(2) Extrait de la Conférence ministérielle tenue le 12 février 1743, *ibid.*

(3) Note marginale sur la Cons. du Cons. supr.

(4) La décision prise fut notifiée au comte de Harrach par une lettre de Marie-Thérèse. La souveraine demandait par cette même lettre à être informée sur la nature et l'importance du commerce que ses sujets entretenaient en Espagne (Ch. A. P. B., D 41 A). Le Conseil des finances fut chargé de composer un mémoire à ce sujet. Il s'adressa à la chambre de commerce de Gand et aux États de Flandre, leur demandant un état spécifique du commerce flamand en Espagne et une liste des navires qui depuis une époque déterminée étaient sortis des ports des Pays-Bas pour aller trafiquer directement en Espagne. Il semble très probable que tous les renseignements demandés furent communiqués à Vienne, mais, à notre très grand regret, nous n'en avons pas trouvé de trace.

quinquennale suivante, qui marque l'apogée de la Compagnie d'Ostende, la dépasse. D'autre part, la situation économique des Pays-Bas durant la première période du règne de Marie-Thérèse (1740-1748) fut bien meilleure qu'on ne serait tenté de le croire de prime abord. En 1749 les services des douanes inscrivent du coup une recette supérieure d'environ 50,000 florins à celle de la meilleure des années de grandeur de la Compagnie d'Ostende ⁽¹⁾. La prospérité du commerce avec l'Espagne entre pour une large part dans cette situation favorable, car c'était — nous le verrons amplement plus loin — le meilleur et le plus important commerce que les Pays-Bas entretenaient avec l'étranger.

Le Gouvernement d'Espagne semble n'avoir interdit à aucun moment aux Belges de venir trafiquer chez lui. Si une défense semblable eût été faite, c'eût été pour eux un événement, sinon désastreux, car il n'y a aucun doute qu'on en eût éludé les conséquences, au moins très fâcheux. Il eût provoqué une avalanche de récriminations. Or, nulle part on ne trouve de doléances à ce sujet. Nous avons, par contre, enregistré l'appréciation que Goswin de Wynants portait en 1728 sur le commerce hispano-belge et les déclarations non équivoques de la chambre de commerce de Gand en 1742. Il faut en rapprocher le témoignage du magistrat de Bruges, qui déclarait en 1737 que tous les ans cinq ou six frégates se rendaient de Bruges et Ostende à Cadix et en revenaient chargées de marchandises ⁽²⁾.

A côté des expéditions directes, il y a lieu de noter celles faites par Dunkerque. Du témoignage même de la chambre de commerce de cette ville, les navires dunkerquois se rendaient régulièrement à Ostende pour y décharger des produits rapportés d'Espagne, ou y prendre des cargaisons. Ils restaient ordinairement deux ou trois mois en charge. C'était un trafic

(1) *Revue générale*, 1910, II, pp. 674-72, 674-75.

(2) L. GILLIODTS VAN SEVEREN, *Cartulaire de l'Ancien Grand Tonlieu*, t. VI, p. 63.

considérable. Cinq ou six navires dunkerquois y étaient employés ⁽¹⁾.

Si le commerce hispano-flamand ne fut point interrompu, il ne jouit cependant jamais de la situation avantageuse que lui avait promise le fameux traité de commerce de 1725. En particulier, la proposition si heureuse de remplacer les droits de douane multiples et compliqués par une taxe unique de 10 %

(1) CH. d. L. D., reg. XXI, fol. 4., mémoire du 21 novembre 1741, fol. 160 et 164.

Ce mémoire est des plus intéressants. Il émane de la chambre de commerce et est destiné à servir de réponse à une lettre du contrôleur général des douanes, qui s'était plaint des manœuvres frauduleuses des Dunkerquois.

La chambre observe que le commerce de ses navires qui chargent des marchandises à Ostende, destinées à Cadix, est considérable, que cette navigation passera des sujets du roi aux étrangers, si l'on ne permet le séjour de ces navires à Ostende, et qu'il est aisé de concilier les choses de façon que la fraude des manufactures anglaises ne se fasse en Espagne par ces navires.

Nos navires qui conduisent les marchandises de retour d'Espagne destinées à Ostende par la Flandre autrichienne, disent-ils, les déchargent à Ostende, où, immédiatement après la dite décharge, les maîtres congédient leur équipage, leur donnant une conduite, qui est de 6 £, à chaque matelot, pour se rendre de cette ville...

... Le chargement des ballots se fait lentement dans nos navires ainsi désarmés. Il se passe ordinairement deux ou trois mois avant qu'ils aient leur chargement. Vers le temps qu'ils sont prêts à partir, le maître fait ici son équipage, remplit ses formalités à l'Amirauté et se rend ensuite avec son équipage à Ostende, pour partir.

Si les Belges devaient envoyer leurs marchandises à Dunkerque, ils seraient exposés aux frais de transport, risques de mer, etc. Ils les épargnent en faisant charger leurs marchandises à Ostende. Il se trouve toujours dans ce port des navires français, hollandais ou autres.

Cette navigation est considérable. Cinq ou six navires de ce port y sont employés utilement. Le fret de l'aller et du retour, les gages de l'équipage, l'entretien du navire, etc., tout cela se perdrait au bénéfice des Hollandais et autres. Rien n'est plus aisé que d'éviter la fraude. Exiger de l'armateur, avant que l'amirauté ne lui remette ses pièces, un état général de son chargement avec spécification de l'origine, sous peine d'une amende de mille écus par ballot ou baril non déclaré.

Depuis quatre à cinq mois, il y a à Ostende un navire de ce port en charge, nommé la *Nouvelle Victoire*, maître Pierre Gomme, qui n'a pas jusqu'ici le quart de son chargement. Cependant, nous avons appris que dans cet intervalle trois navires hollandais y ont pris leur charge entière, et le navire français la *Thétis* a pareillement son chargement. La raison pour laquelle la *Nouvelle Victoire*, qui est une frégate fine voilière et préférable sans difficulté aux autres, tarde d'avoir sa charge, n'est autre que parce que le maître n'a pas voulu prendre à son bord des manufactures anglaises, sur l'avis que son bourgeois, négociant en cette ville, lui a donné des nouvelles précautions qu'on y observait.

resta toujours lettre morte. L'année même de la signature du traité, le consul Vermolen se plaignait déjà de ce que l'on continuait à percevoir les droits multiples que le traité avait prétendu abolir, et au milieu au XVIII^e siècle la situation n'avait point changé.

Les marchandises belges devaient payer à l'entrée de l'Espagne quatorze droits différents, dont le montant total était d'environ 27.85 % de la valeur présumée (1).

(1) Un mémoire de Guillaume Schamp — dont il sera parlé amplement au chapitre suivant — donne la liste des différents droits à payer. D'après lui, les droits en question étaient divisés en quatre classes dites tables.

TABULA I. — 1^o Le droit dit *almorís-fago*, dont le montant variait de 3, 4, 10 à 11 %, mais s'élevait pour la majorité des produits à 5 %.

2^o Le droit de *los dos unos*, montant à 2 %.

Ces deux premiers droits devaient être payés en argent courant.

3^o Un droit de 1 1/2 %.

4^o Le droit dit *tercero uno de alcavala* 1 %.

Ceux-ci se soldaient en velon.

C'était l'ensemble de ces quatre droits, qui, aux termes du traité de Vienne, devaient être remplacés par un droit unique de 10 %; les trois autres classes, d'après ce même traité, auraient été supprimées.

TABULA II. — Comprendait trois droits différents qui se payaient en velon.

5^o Le droit dit *alcavala antigua* montait à 4 % pour les produits comestibles et à 4 1/2 % pour les autres. Les marchandises qui devaient payer un droit dit *almorís-fago* de 10 % étaient exemptes de ce droit d'*alcavala antigua*.

6^o Le droit dit *segundo uno de alcavala* 1 %.

7^o Le droit pour le consulat 1 1/5 %.

TABULA III. — Comprenant les deux droits dits *por el bosillo de la reyna*.

8^o 2 % en argent.

9^o 1/4 % en velon.

TABULA IV. — Comprendait 5 droits, qui se payaient en velon et dont le montant variait dans presque toutes les villes. A Cadix on les percevait sur le pied suivant :

10^o Le droit dit *primero uno de alcavala* 1 %.

11^o Le droit dit *quarto uno de alcavala* 1 %.

12^o Le droit dit *donativo de esta ciudad* 1 1/2 %.

13^o Le droit dit *para las fortificaciones* 1/2 %.

14^o Le droit dit *donativo moderno de esta ciudad* 1 1/2 %.

On juge si la chose était compliquée ! Il en reste vraisemblablement ainsi jusqu'à la fin du XVIII^e siècle. En 1783, le conseiller des finances Delplancq disait encore que les tarifs espagnols étaient obscurs.

Nous n'avons aucun élément de contrôle pour juger de l'exactitude du tableau donné par Schamp, aucun autre document ne nous donnant des indications précises

Comme les droits d'entrée et de sortie étaient proportionnels à la valeur des produits, les administrateurs des douanes devaient pouvoir déterminer cette valeur. Il existait à cet effet un tarif général, nommé *alforo* et contenant l'estimation de la plupart des marchandises étrangères introduites en Espagne. Ce tarif avait été fait par l'Espagne, à la suite du traité d'Utrecht, en vue des importations anglaises en 1716 ⁽¹⁾. Il avait subi des modifications; la valeur indiquée avait été pour beaucoup notablement augmentée, et c'était là un premier grief des commerçants belges. On croyait aux Pays-Bas, et cette opinion se vérifia dans la suite, que ces changements étaient moins le fait des souverains espagnols que des officiers de douane, qui, dit Schamp, taxent les marchandises à leur fantaisie ⁽²⁾.

Sur le montant des droits à payer, on accordait d'importantes réductions ou grâces.

En premier lieu on ne percevait pas les droits d'entrée pour la quantité totale des marchandises qu'on importait; sur cette quantité on accordait une réduction ou grâce d'un tiers, de 40 ou 50 %, suivant ce qui était spécifié dans le tarif.

On établissait alors la valeur de la quantité restante, suivant l'estimation du tarif, mais ici nouvelle réduction d'un quart de cette valeur. Enfin, sur ce qui restait on devait payer les droits fixés, de sorte que, les grâces déduites, les droits d'entrée n'étaient plus que de 13.92, 12.54 ou 10.44 %. Ce taux ne paraît pas si élevé, si l'on songe que le traité de Vienne, con-

à ce sujet. Nous croyons cependant que l'on peut ajouter foi à ses allégations dans une très large mesure. Schamp ayant eu l'occasion de se documenter sur place et ayant eu d'ailleurs plus tard à justifier ses affirmations. Son mémoire, auquel nous empruntons ces détails est intitulé comme suit : *Mémoire pour servir d'explication et d'éclaircissement aux listes jointes au précédent mémoire, pour démontrer les griefs et surcharge que souffrent dans le royaume d'Espagne les fabriques des Pays-Bas autrichiens et de quelle façon on pourrait en obtenir le redressement.* Ch. A. P. B., D 48, C. liasse 411.

⁽¹⁾ *Observations à mettre dans le traité de commerce avec l'Espagne*, B. R. B. Mns. 7252-53, fol. 66.

⁽²⁾ *Ibid.*

sidéré comme extrêmement avantageux, fixait les droits à 10 % (1).

Les commerçants des Pays-Bas avaient cependant à se plaindre, et l'on retrouve leurs desiderata dans les différents mémoires de Schamp. Ils se plaignaient de l'arbitraire des officiers des douanes, qui, de leur propre autorité, augmentaient la valeur à laquelle le tarif de 1716 avait estimé leurs produits et réduisaient, d'autre part, les grâces qu'on devait leur accorder (2).

Ils incriminaient plus encore le fait que leurs produits étaient assujettis à des droits de douane plus élevés que les produits similaires d'autres pays concurrents et notamment de la France et de l'Angleterre. C'était là un grief beaucoup plus important.

Les marchandises venant des Pays-Bas étaient taxées à une valeur exagérée en comparaison, non de leur valeur réelle, mais de celle à laquelle on taxait les produits anglais et français (3). Les Français avaient réussi à obtenir une convention sur la valeur à laquelle seraient taxées les différentes marchandises qu'ils débitaient en Espagne, et cette convention leur assurait un tarif de faveur (4).

Comme on l'apprit plus tard aux Pays-Bas, cette convention, qui n'était en vigueur qu'à Cadix, avait été conclue à la fin du XVII^e siècle entre les négociants français et celui qui avait alors la douane de Cadix en ferme, sans intervention aucune du Gouvernement (5).

Elle avait réduit considérablement l'évaluation des produits français.

Les toiles dites *Morlaix crues* étaient, suivant l'ancien tarif, évaluées à 136 maravédís la vare et les blanches 180 maravédís; à la suite de la convention toutes les toiles dites *Morlaix* furent taxées à 54 $\frac{1}{2}$ maravédís.

(1) *Mémoire pour servir d'explication*, etc., cité ci-dessus. D. 42. C. CH. A. P. B. l. 411.

(2) B. R. B. Mns. 7252-53, fol. 66.

(3) *Ibid.*, fol. 60.

(4) *Mémoire pour servir d'explication*, etc. CH. A. P. B., D. 42 C. l. 411.

(5) Relation finale. CH. A. P. B., l. 437 D. 64 C.

Les *creas larges* étaient jadis évaluées de 10,000 jusqu'à 17,000 maravédís la pièce ; depuis elle furent taxées indistinctement à 6,518 maravédís.

Les *creas étroites* furent réduites de 8 à 9,000 maravédís la vare à 3,254 maravédís, etc. (1).

La différence entre les produits français et belges était considérable.

Les toiles de France nommées *Bretagnes* étaient taxées depuis la convention à 22 piastres escudos ou 65,156 maravédís vellon par ballot de 200 pièces, ce qui revenait à 38 $\frac{1}{2}$ maravédís la vare. Par contre, les toiles belges dites *Brabantes crues*, dont la valeur était de moitié inférieure à celles des *Bretagnes*, étaient évaluées à 100 maravédís la vare. Les *Cortracos* blancs, de même valeur que les *Brabantes*, étaient évalués à 136 maravédís.

Le principal article que les Belges faisaient passer en Amérique étaient les *Brabantes fleurettes*. Les administrateurs des douanes les évaluaient de 200 à 250 maravédís la vare suivant leur qualité ; pour les toiles de France on ne faisait aucune distinction de ce genre ; mais on les évaluait toutes indistinctement à 38 $\frac{1}{2}$ maravédís, fussent-elles de qualité fine, commune ou ordinaire (2).

Les commerçants belges qui allaient trafiquer en Espagne voyaient dans leurs collègues français moins des concurrents que des ennemis, et l'on retrouve à plusieurs reprises dans les écrits de l'époque des traces de cette animosité.

En 1728 Wynants constatait que l'on se plaignait des entraves que la France tâchait de mettre au développement du commerce belge en Espagne (3).

L'Angleterre se trouvait, elle aussi, dans une situation privilégiée.

En 1736, le magistrat de la ville de Bruges déclarait que les

(1) Liste dans laquelle sont spécifiées les marchandises et fabriques de France dont on est convenu de la taxe par « convenio » et auxquelles on a ajouté une appréciation de leur valeur réelle, etc. B. R. B. Mus., 7252-52, pp. 54-56.

(2) G. SCHAMP, *Représentation au comte d'Estershass*. CH. A. P. B. L. 651.

(3) CUVELIER, *op. cit.*, p. 31.

serges flamandes valant 3 livres la pièce étaient *affoirées* à 2 livres 7 sols, tandis que les serges anglaises, dont la valeur était double, n'étaient estimées qu'à 3 livres 18 sols ⁽¹⁾. Le 5 octobre 1750 un traité de commerce conclu entre l'Angleterre et l'Espagne avait établi que les Anglais ne paieraient plus à l'avenir d'autres droits d'entrée que ceux qu'ils avaient payés du temps de Charles II ⁽²⁾, ce qui leur procurait, d'après Schamp, pour plusieurs articles de leur commerce avec la Péninsule une réduction de 18 % ⁽³⁾.

Les considérations qui précèdent permettent de se rendre compte de la situation faite aux commerçants belges depuis la dénonciation du traité de Vienne de 1725, et même, peut-on dire, depuis l'armistice de La Haye (1720), jusqu'à la paix d'Aix-la-Chapelle.

Le Gouvernement espagnol tolérait le trafic de ses sujets avec nos provinces, malgré les relations d'hostilité qu'il avait avec la Cour de Vienne; il ne prit aucune mesure sérieuse pour entraver ce trafic. D'autre part, nos commerçants sont privés de toute faveur. La politique des Bourbons d'Espagne vis-à-vis de notre commerce, durant cette période, se réduit à *laisser faire*. Le commerce hispano-belge est entravé dans une certaine mesure à cause des avantages assurés aux Français et aux Anglais. Que ces avantages aient rendu la situation de nos commerçants plus difficile, on pourrait l'affirmer à priori. Les négociants belges ne manquent pas de se plaindre; certains demandent que la paix une fois définitivement rétablie, le Gouvernement autrichien s'efforce d'obtenir la confirmation du traité de 1725 ⁽⁴⁾. De fait des négociations vont être entreprises dans la suite pour faire disparaître cet inconvénient.

Il ne faudrait pas cependant exagérer l'importance des faveurs

(1) GILLIODTS VAN SEVEREN, *Cartulaire de l'ancienne Estaple de Bruges*, t. IV, pp. 77 et 78.

(2) A DEL CANTILLO, *op. cit.*, p. 409.

(3) *Représentation au comte d'Esterhassy*. Ch. A. P. B., t. 651.

(4) GILLIODTS VAN SEVEREN, *Ancienne Estaple*, IV, pp. 77 et 78.

accordées aux Français et aux Anglais. Leur influence ne fut pas si grande, puisqu'elles n'empêchèrent pas le commerce hispano-belge de s'élever à un haut degré de prospérité, comme on l'a pu voir.

La guerre de la Succession d'Autriche (1741-1748) termina définitivement la longue rivalité qui existait entre les Bourbons d'Espagne et les Habsbourgs d'Autriche depuis la mort de Charles II. Aux termes du traité, l'Espagne obtenait pour l'infant Philippe, second fils d'Élisabeth Farnèse, — dont les ambitions maternelles étaient enfin satisfaites, — Parme, Plaisance et Gustalla, tandis que la succession de Marie-Thérèse et la dignité impériale du grand-duc de Toscane François de Lorraine étaient reconnues.

La paix d'Aix-la-Chapelle marque un tournant dans la politique espagnole. L'hypocondriaque Philippe V était mort en 1746 et son successeur Ferdinand VI (1746-59) prit comme règle de conduite le maintien de la neutralité de l'Espagne dans toutes les querelles qui divisaient l'Europe et notamment entre la France et l'Angleterre. Le 14 juin 1752, malgré les réclamations de la Cour de Versailles, une alliance était conclue à Aranjuez entre le roi d'Espagne Ferdinand VI, l'Impératrice Marie-Thérèse et le roi de Sardaigne, en vue de maintenir la paix en Italie. Un article de ce traité stipulait que les divers contractants s'accordaient respectivement, au point de vue commercial, le traitement de la nation la plus favorisée ⁽¹⁾.

On verra au chapitre suivant les conséquences qui devaient en résulter pour le commerce hispano-belge.

(1) Article 10. — *Para que el comercio de los vasallos de las partes contractantes pueda lograr algunas ventajas con utilidad de unos y otros, se ha convenido que gozen los vasallos de cualquiera de las dichas partes en los estados y los puertos de la otra, situados en Europa, de los mismos privilegios que goza la nacion la mas amiga en cada parte de aquellos estados, y que se fomenta por las tres partes contractantes con igual ardiente celo y con el mayor cuidado que quepa, quanto pareça conduvir. para estrechar mas fuertemente el vinculo tan deseado entre su sacra Magestad catolica, su sacra Magestad imperial y real, y su sacra Magestad sarda. — A DEL CASTILLO, op. cit., p. 415.*

CHÂPITRE II.

Situation générale du commerce hispano-belge durant la seconde moitié du XVIII^e siècle.

Les négociations Schamp; personnalité du négociateur; l'objet et le plan des négociations; leur réussite. — Influence des résultats obtenus sur le commerce hispano-belge. — La rivalité Ostende-Dunkerque. — La guerre maritime de 1778-1783. — Le tarif espagnol de 1783.

La paix d'Aix-la-Chapelle marque un changement profond. Durant toute la première moitié du XVIII^e siècle, les relations commerciales entre les Pays-Bas et l'Espagne avaient ressenti l'influence fâcheuse de la rupture, tantôt ouverte, tantôt latente des Cours de Vienne et de Madrid. Après 1748, la situation est tout autre. Les relations diplomatiques sont cordiales et les transactions commerciales revêtent une note de sécurité qu'elles n'avaient point précédemment. En outre, le traité d'Aranjuez avait assuré aux sujets des deux alliés « le traitement de la nation la plus favorisée ».

Les négociations diplomatiques entreprises en vue de faire passer dans la réalité des choses la promesse formulée par ce dernier traité constituent un des événements marquants de l'histoire du commerce hispano-belge au XVIII^e siècle.

Elles sont menées par une des personnalités du monde commerçant de Gand, Guillaume Schamp.

Fils aîné de Lucas Schamp, qui était lui aussi commerçant, Guillaume Schamp se rendit plusieurs fois en Espagne. Il séjourna deux ans à Cadix, et s'y rencontra en 1751 avec le ministre d'Autriche, comte Esterhassi ⁽¹⁾. Il fournit à ce dernier, sur sa demande, diverses indications sur le commerce qu'entretenaient avec la monarchie espagnole les sujets de l'Impératrice.

(1) On retrouve le texte de cette représentation, CH. A. P. B., I. 651.

Un mémoire, composé à cette occasion, énumère d'une façon succincte les griefs des Belges et les faveurs accordées à leurs concurrents. Une copie en fut transmise au marquis de Botta Adorno ⁽¹⁾, qui le jugea « solidement conçu » ⁽²⁾, et une autre passa à Vienne.

Vers la fin de la même année, Marie-Thérèse chargea Charles de Lorraine de choisir deux négociants belges pour aller en Espagne négocier, conjointement avec son ministre à Madrid, l'obtention de faveurs commerciales.

Dès le 28 novembre 1751 Botta Adorno écrit à Lucas Schamp pour savoir quand son fils reviendra et pour lui demander de venir lui-même à Bruxelles, lui parler ⁽³⁾. Des propositions formelles furent faites à Guillaume Schamp de retourner en Espagne, pour le compte du Gouvernement, et après quelques hésitations il accepta ⁽⁴⁾. Botta lui adjoignit un certain De Winter, commerçant anversois, très rompu aux affaires, à la tête d'une importante maison ⁽⁵⁾.

Les deux négociants accompagneraient le nouvel ambassadeur d'Autriche à Madrid, Migazzi. Leur départ fut retardé jusqu'au mois de juillet 1752 et ils arrivèrent à Vienne le 19 août, munis de nombreux mémoires ⁽⁶⁾.

On y agitait en ce moment de vastes projets. On voulait rétablir dans son ancien lustre le commerce des Pays-Bas avec l'Espagne, créer un commerce entre l'Autriche et l'Espagne et en établir un autre entre l'Autriche et les Pays-Bas. Ces trois opérations devaient se faire de concert ⁽⁷⁾.

Schamp s'occupa surtout du commerce hispano-belge ;

(1) Lucas Schamp à Botta Adorno, 15 décembre 1751. S. E. G., 1048, f° 375.

(2) Botta Adorno à Lucas Schamp, 25 décembre 1751. S. E. G., 1048, f° 377.

(3) Id., 28 novembre 1751, S. E. G., 1048, f° 374.

(4) Relation finale de Schamp, f° 2.

(5) J. LAENEN, *op. cit.*, p. 186.

(6) *IBID.*

(7) Schamp à Botta Adorno, 9 septembre 1752, S. E. G. 1048, f° 317^a ; 12 octobre 1752, même registre, f° 333.

De Winter fut chargé de l'organisation du *commerce réciproque entre les Pays-Bas et l'Autriche*.

Le séjour de Schamp à Vienne se prolongea près d'un an ; il eut de nombreux entretiens avec Sylva Tarouca, président du Conseil suprême ⁽¹⁾, Bartenstein ⁽²⁾ et autres. On élabora de la sorte le plan des négociations à entamer.

A ce sujet, Schamp développa la thèse suivante : il faut s'efforcer de conclure un accord *convenio*, non sur le taux des droits de douane, mais sur la valeur des produits. L'intérêt des Espagnols eux-mêmes, les stipulations du traité d'Aranjuez, la modicité des droits perçus aux Pays-Bas sur les produits espagnols étaient autant de motifs qui devaient décider le Gouvernement espagnol à se montrer accommodant ⁽³⁾.

Cette proposition fut admise et l'on renonça à l'idée émise antérieurement par Sylva Tarouca, de demander la remise en application de l'article 13 du traité de 1725, fixant les droits de douane à 10 %.

Des instructions furent remises à Schamp séparément pour ce qui concernait le commerce de l'Espagne avec l'Autriche et celui avec les Pays-Bas ⁽⁴⁾. Dans ces dernières, signées de Charles de Lorraine, il lui était enjoint de veiller avec un soin égal sur les deux objets de sa mission. Il correspondrait avec le Gouvernement par l'intermédiaire de Migazzi, qui seul pouvait faire ou accepter des propositions. Il ne pouvait communiquer les résultats obtenus qu'au gouverneur ou au marquis de Botta.

Il n'est guère possible de suivre le négociateur pas à pas dans l'accomplissement de sa mission. On ne peut s'aider à cet effet que de la seule relation qu'il fit lui-même au Gouvernement, après la fin des négociations. Que ce témoignage unique soit

(1) Sur ce personnage, voir LAENEN, *op. cit.*, p. 44.

(2) Id., voir LAENEN, *op. cit.*, p. 56.

(3) On trouvera d'importants développements sur cette thèse, B. R. B., Mns. 7252-7253.

(4) Relation finale, fo 2 v^o.

insuffisant, cela va sans dire. Schamp dépassa peut-être la mesure du secret qui lui avait été demandé sur ses travaux. Cobenzl, qui avait remplacé Botta Adorno à la tête du ministère des Pays-Bas, se plaignit de son mutisme : *Monsieur votre fils, écrit-il à Lucas Schamp, ne faisant jamais aucun rapport au Gouvernement des circonstances relatives à sa négociation, nous les ignorons parfaitement ; il convient pourtant que S. A. R. soit informée des affaires qui intéressent les Pays-Bas* ⁽¹⁾. On ne trouve dans les archives du gouvernement de Bruxelles qu'une seule pièce relative à la mission Schamp : c'est une dépêche du 29 octobre 1757, donnant ordre de payer le montant des frais et vacations ⁽²⁾.

Les négociations furent très longues ; arrivé à Aranjuez au mois de juin 1753, Schamp resta plus de quatre ans en Espagne.

Le cabinet de Madrid témoigna de la bonne volonté. Le marquis de Carvajal, premier ministre de Ferdinand VI ⁽³⁾, se montra disposé à assurer l'exécution de l'article X du traité d'Aranjuez, mais refusa d'aller plus loin. Toute autre convention serait prématurée, parce qu'on ignorait en quoi les Flamands étaient lésés et quel commerce l'Espagne pourrait faire avec l'Autriche.

La Cour de Vienne approuva cette manière d'agir, et il ne fut pas question d'un nouveau traité de commerce.

Schamp s'efforça de faire voir les griefs de ses compatriotes, par des mémoires remis au gouvernement espagnol. Il se fit envoyer des marchandises des Pays-Bas et d'Autriche. Il eut des conférences avec D. Francisco Villa Sota, administrateur de la douane de Cadix. On découvrit que la réduction appelée *pie'd de fardo*, qui était de 40 % sur la quantité de marchandises importées, avait été réduite à 32 $\frac{1}{2}$ % pour les produits belges et

⁽¹⁾ *Instructions pour vous, Guillaume Schamp, allant en Espagne.* Ch. A. P. B. l. 414, D. 42 C.

⁽²⁾ Cobenzl à L. Schamp, 12 décembre 1754, S. E. G., reg. 1217, f° 95.

⁽³⁾ Sur D. José Carvajal, voir DESDEVISES DE DEZERT, *L'Espagne de l'Ancien régime. Les Institutions.* Paris, 1899, p. 31.

que la valeur à laquelle ceux-ci étaient estimés à la douane avait été notablement augmentée. Tout cela s'était fait à l'initiative des douaniers, sans intervention officielle. Le gouvernement madrilène accorda satisfaction. Des lettres circulaires, envoyées à toutes les douanes du royaume, assurèrent l'exécution intégrale de la clause de la nation la plus favorisée. On fit une nouvelle estimation des produits flamands et wallons. Sur un point seulement il fallut céder. Une convention faite entre les fermiers de la douane de Cadix et les marchands français avait assuré à ceux-ci des avantages spéciaux. La Cour n'y pouvait rien changer.

Schamp demanda alors son congé ⁽¹⁾.

Dans sa relation finale, il s'étend longuement sur les avantages qui devaient résulter du nouvel état de choses ; la concurrence allait devenir beaucoup plus facile pour ses compatriotes ; l'Espagne et ses colonies offriraient à leurs produits d'immenses débouchés.

Le chancelier de Cour et d'État, Kaunitz-Rietberg, confirme cette appréciation : *Il fit, dit-il, tout ce qui pouvait dépendre de lui pour remplir l'objet de sa mission, dirigé et secondé par le Ministre de Votre Majesté ; il y réussit, autant que les circonstances pouvaient le permettre, et ainsi qu'il le détaille dans son mémoire* ⁽²⁾.

Pour en finir avec Schamp, il convient de dire que si le commerce des Pays-Bas ressentit une influence heureuse de ses négociations, on ne peut pas dire que lui-même y fit une bonne affaire. Kaunitz-Rietberg insiste sur ce désintéressement : *Schamp était déjà établi aux Pays-Bas, lorsqu'il se rendit au désir, qu'on lui fit connaître, de vouloir l'employer à cette commission ; il sacrifia donc ses intérêts domestiques, en se vouant à ceux de Sa Majesté. Il s'appliqua particulièrement à établir de nouvelles branches de commerce entre les ports d'Espagne et celui de Trieste, et ayant poussé le zèle jusque à faire venir*

(1) Relation finale de Schamp, CH. A. P. B., l. 437, D. 64 C.

(2) Kaunitz-Rietberg à Marie-Thérèse, 14 octobre 1757. CH. A. P. B., D. 54 C., l. 437.

pour son compte plusieurs parties de marchandises des pays allemands de V. M., dans la vue de les faire mettre en voque en Espagne. Il fit à cette occasion une perte considérable, vu que le vaisseau danois dans lequel on avait chargé ses marchandises a été pris et conduit à Tripoli. Il fait d'ailleurs fort cher vivre en Espagne; il ne me paraît pas que Schamp ait eu rien de trop, avec les quinze florins d'Allemagne qu'on lui a accordés ⁽¹⁾.

Le montant total des vacations de Schamp s'éleva à 25.964 florins d'Allemagne, qui furent moitié à charge des Pays-Bas et moitié payés par le directoire de commerce à Vienne ⁽²⁾.

La clause de la « nation la plus favorisée » semble avoir été depuis consciencieusement appliquée aux Belges. On ne trouve plus de doléances à ce sujet. Une restriction pourtant s'impose : les Français obtinrent depuis 1765 une réduction de 8 % sur les droits d'entrée à payer pour leurs toiles ⁽³⁾. Cette contravention flagrante ne dut guère susciter d'émoi aux Pays-Bas; nulle part on ne s'en plaint.

En 1762, le pacte de famille conclu l'année précédente entraîna le roi d'Espagne Charles III, successeur de Ferdinand VI, dans la guerre maritime franco-anglaise. Reprenant la politique adoptée déjà précédemment en de semblables circonstances, le monarque espagnol interdit tout commerce avec l'Angleterre. Les administrateurs des douanes furent chargés d'un examen strict des marchandises entrant dans le pays. Il leur était défendu de se contenter des certificats émanant des magistrats locaux étrangers.

L'interruption du trafic espagnol avec l'Angleterre ne pouvait être qu'avantageuse pour les Pays-Bas. La similitude des produits belges et anglais allait pourtant amener des difficultés. Les douaniers commettraient peut-être des excès de zèle! Les

(1) Kaunitz-Rietberg à Marie-Thérèse, 14 octobre 1757, CH. A. P. B., D. 54 C., l. 137.

(2) Marie-Thérèse à Cobenzl, 29 octobre 1757, CH. A. P. B., reg. 344, n° 121.

(3) VAN HOUTTE, *op. cit.*, p. 284; Consulté du Conseil des Finances, 1^{er} février 1760; C. FIN., l. 1902.

Français se trouvaient sous ce rapport dans le même cas. La Cour de Versailles avait obtenu de celle de Madrid que les marchandises, accompagnées d'un certificat du consul espagnol de Dunkerque, seraient admises sans difficulté. Le Gouvernement autrichien fit des démarches dans le même sens : le comte de Rosenberg, ambassadeur à Madrid, fut chargé de demander que les douaniers espagnols voulussent bien reconnaître l'autorité des certificats délivrés par les Chambres de commerce des grandes villes ⁽¹⁾.

Encore une fois on fut conciliant à Madrid.

Les entraves apportées au commerce hispano-belge par cette guerre ne sauraient d'ailleurs être mises en doute.

Le trésorier général baron de Cazier, faisant rapport au duc Charles de Lorraine des recettes et dépenses effectuées aux Pays-Bas en 1762, constatait que le produit des douanes avait diminué cette année de plus de 150,000 florins. La cause de cette moins-value réside, dit-il, dans le fait qu'il y a eu beaucoup moins d'importations par les bureaux de Bruges et de Saint-Philippe, c'est-à-dire qu'il est entré moins de denrées étrangères, de sel, de thé, de sucre en poudre, de café, de vin, d'eau-de-vie, de genièvre, de tabac en feuilles, etc., ce qui ne peut être arrivé que parce que la navigation a été plus embarrassée par l'extension de la guerre survenue avec l'Espagne; la navigation a été interrompue et notre commerce passif, c'est-à-dire d'importation, s'en est ressenti ⁽²⁾.

Le traité de Paris du 10 février 1763 ramena la paix.

Les effets en furent immédiats. Le même rapporteur signalait en 1763 que les droits de douane avaient rapporté cette année 156,945 florins de plus que l'année précédente. Les hostilités avaient jusque-là entravé dans une large mesure le commerce des Hollandais avec les colonies espagnoles. Le haut prix des

(1) Consultes du Conseil des Finances des 5 avril et 8 juillet 1762; C. FIN., l. 1627, sur les mesures prises en France, voir CH. DE. C. DE D., reg. XXXI, f^{os} 121-122.

(2) C. FIN., reg. 811, f^o 25.

denrées avait réduit les achats au minimum indispensable. La guerre finie, on s'était remis aux spéculations (1).

Un des indices les plus notoires du renouveau économique qui se produisit incontestablement aux Pays-Bas, durant la seconde moitié du XVIII^e siècle, est le développement considérable d'Ostende. Anvers, la voie d'accès naturelle de la Belgique à la mer, étant fermée irrémédiablement, les Gouvernements de Marie-Thérèse et de Joseph II cherchèrent à pallier, au moins en partie, cette infériorité notoire, en substituant Ostende à Anvers. Faire des Pays-Bas tout entiers l'hinterland d'Ostende, étendre même cet hinterland aux régions voisines de France et d'Allemagne, ce fut là un des objectifs les plus décidés de la politique économique suivie en Belgique depuis 1750.

Un des épisodes caractéristiques de cette politique c'est la lutte contre Dunkerque. Son histoire trouverait peut-être mieux sa place dans un exposé des relations commerciales franco-belges, mais on pourra voir que cette lutte eut une influence considérable sur le commerce avec l'Espagne. L'expédition des marchandises tant flamandes que françaises vers Cadix fut un des enjeux principaux de la lutte entre les deux villes. C'est de Dunkerque même que viennent les indications à ce sujet.

A diverses reprises déjà, on a pu voir que les archives de la Chambre de commerce de cette ville peuvent fournir sur le commerce hispano-belge des indications pleines d'intérêt. Dunkerque et Ostende étaient voisines; toutes deux étaient ports d'embarquement pour l'Espagne; toutes deux s'adonnaient à la pêche. On conçoit, dès lors, qu'une Chambre de commerce, soucieuse de remplir son rôle et sans cesse en éveil sur ce qui pouvait élargir ou restreindre ses affaires, — et celle de Dunkerque l'était, — ait eu à cœur de se tenir au courant de ce qui se passait dans le voisinage. Les registres aux résolutions de la Chambre ont conservé l'écho de ces informations; on peut y

(1) C. FIN., reg. 812, f^o 33.

voir transcrite, année par année, l'impression que produisit dans le Nord de la France la transformation accentuée dont Ostende et les Pays-Bas étaient le théâtre.

Durant la première moitié du XVIII^e siècle, Ostende est vassale de Dunkerque. Les produits des Pays-Bas, en partie du moins, et surtout ceux de la Flandre, destinés à Cadix, passent par Dunkerque. Les retours d'Espagne se font par là également. Les navires dunkerquois fréquentent régulièrement Ostende et Bruges, et tout cela procure à la cité de Jean Bart un profit, que la Chambre de commerce apprécie hautement. Sans doute Dunkerque n'a pas le monopole de nos expéditions en Espagne. Cela a été pendant la guerre de Succession d'Espagne, lorsque les relations entre la Hollande et la Péninsule ont été interrompues. Mais, on l'a vu plus haut, depuis 1710, des navires partent *en droiture* d'Ostende; il y a là sans cesse des navires en partance pour Cadix. Pour conserver leur clientèle belge, les Dunkerquois vont jusqu'à favoriser l'importation frauduleuse en Espagne des produits hollandais, venus par Ostende. Lorsque cette conduite provoque des réclamations à Madrid et à Paris, la Chambre s'ingénie à trouver des moyens pour éviter des mesures trop sévères, ayant l'air de dire qu'en considération des avantages qui en résultent pour ses suppôts, il ne faut pas être trop rigoureux ⁽¹⁾.

Il en resta ainsi jusqu'au milieu du XVIII^e siècle; alors une volte-face se produisit.

L'intendant de Flandre, de Séchelles, écrit à la Chambre de commerce, en date du 13 avril 1754, qu'on prétend que le commerce ostendais est devenu plus considérable. Cela exaspère les Hollandais, mais amènera aussi le plus grand tort pour Dunkerque. Messieurs de la Chambre de commerce sont mis en garde. *Je voudrais, ajoute-t-il, que quelqu'un d'entre eux fît un voyage à Ostende, sous un prétexte ou l'autre, pour voir ce*

(1) Cf. *supra* p. 17

qui s'y passe, et après formât un mémoire... Vous sentez toute l'importance de cette affaire, qui doit être traitée avec précautions (1).

Trois ans après, les tendances fâcheuses pour Dunkerque se sont notablement accentuées.

Un mémoire daté du 4 décembre 1754 indique que le commerce hispano-belge est devenu tout à fait indépendant de Dunkerque. La construction du canal de Bruges à Ostende, la réduction des droits de transit accordée à l'intérieur des Pays-Bas ont opéré ce changement. C'est une branche de commerce perdue pour les Dunkerquois (2). En 1756, de nouvelles récriminations se font entendre. La Chambre de Dunkerque adresse une lettre à de Séchelles, devenu ministre des finances, qui contient les aperçus les plus pessimistes. Ostende, y lit-on, va devenir le centre non seulement du commerce du Brabant et de la Flandre, mais aussi d'une partie de l'Allemagne et même de la Flandre française. Si l'on y établit un port franc, ce dont il ne faut pas douter, ce sera la destruction des principales branches du commerce dunkerquois; entre autres, toute la navigation vers l'Espagne sera perdue (3). La guerre de Sept ans (1756-1763) précipita cette évolution. Depuis que les Anglais interceptent les vaisseaux neutres destinés à Dunkerque, la Flandre française ne peut plus s'approvisionner que par Ostende (4).

Dix ans après la Chambre dunkerquoise apporte un nouveau témoignage de l'heureux effet de la politique économique suivie aux Pays-Bas.

L'Impératrice d'Autriche, dit-elle, dans un mémoire du 31 décembre 1765, a cherché à disputer aux Hollandais les avantages du commerce de transit. Elle y a réussi. Depuis

(1) CH. DE C. DE D., reg. XXIV, f° 24 v°.

(2) Id., reg. XXVI, f° 44.

(3) Id., reg. XXVII, f° 16 v°.

(4) Id., reg. XXVII, Lettre du 21 août 1756 au contrôleur général des douanes.

quelques années, tout le commerce de l'Espagne avec la Flandre française, avec Lille notamment, se fait par Ostende. Les Flamands viennent de faire construire une chaussée d'Ostende à Lille; cela va augmenter encore la prospérité de leur port. Il en résulte de grands profits pour eux, tandis que la Flandre maritime et Dunkerque en sont privés ⁽¹⁾. En 1771, toute navigation dunkerquoise vers la côte d'Espagne a cessé; Ostende a tout enlevé ⁽²⁾.

On pourrait croire ces déclarations exagérées. Les marchands dunkerquois, toujours roublards, auraient pu forcer la note pour obtenir plus rapidement des mesures de protection. Faut-il le dire? Ce n'est pas le souci de la vérité historique qui les aurait arrêtés!

Il n'en fut pas ainsi. On trouve la contre-partie de leurs affirmations, dans un mémoire malheureusement anonyme, classé dans les archives du département des douanes du Conseil des finances. D'après son contenu, il est postérieur à la guerre de Sept ans et paraît émaner d'un membre même du Conseil. Il a pour sujet l'influence de l'ordonnance du 1^{er} mars 1755, qui avait organisé définitivement le transit d'Ostende et Nieuport vers la France. Par ce moyen, dit-il en synthèse, aussi juste que conforme à la saine politique, cette branche de commerce (celle de transit), la plus favorable à un État, est attachée aux ports de Sa Majesté. Les effets ont répondu aux vues du Gouvernement. La situation du port d'Ostende offre toutes les facilités possibles pour le commerce étranger, et la dernière guerre entre la France et l'Angleterre, qui a interrompu presque totalement le commerce direct de cette première puissance, a obligé les négociants de tourner leurs vues vers Ostende. Toutes les marchandises que les Français tirent, soit de la Hollande, soit de l'Espagne, doivent passer par Ostende. La

(1) CH. DE C. DE D., reg. XXXIV, f^o 74.

(2) Id., reg. XXXVII, f^o 140 v^o. Mémoire du 16 novembre 1771.

situation ainsi faite est définitive. Les Français eux-mêmes préféreront toujours Ostende à Dunkerque, à cause de la facilité que ce premier port leur offre. Arrivées à Ostende, les marchandises passent à Bruges; de là elles sont expédiées à Lille, Roubaix et Tourcoing et arrivent le lendemain à destination, tandis que par Dunkerque il faut trois jours. Cette situation provoque le dépit des Hollandais, mais cela n'est pas un mal, au contraire ⁽¹⁾!

Que le commerce hispano-belge ait profité de cette prospérité générale, cela s'explique aisément.

Nous avons retrouvé, égarée dans les archives de l'ancienne Chambre de commerce de Bruges, une liste des vaisseaux entrés à Ostende en 1766 et 1767. Durant la première, il en vint trente-trois d'Espagne : neuf de Cadix, sept d'Alicante, sept de Bilbao, six de Malaga, quatre de Séville. La seconde en vit arriver trente-cinq : seize de Cadix, six de Malaga, cinq de Bilbao, quatre de Séville et quatre d'Alicante ⁽²⁾. En 1737, le magistrat de Bruges déclarait que tous les ans cinq à six frégates se rendaient de Bruges et Ostende à Cadix et en revenaient chargées de marchandises. On voit le progrès réalisé depuis.

Une autre liste de ce genre apprend que de septembre 1779 à mars 1780, il est venu à Ostende cinquante-sept navires d'Espagne ⁽³⁾.

Pour les années 1780, 1785 et 1790 nous avons fait le relevé des navires venus d'Espagne, ou partis à destination d'un port espagnol, d'après la *Gazette van Gent*.

Le nombre de navires arrivés d'Espagne, pour l'année 1780, est de septante : dix-neuf de Barcelone, douze de Bilbao, douze de Séville, seize de Malaga, cinq de Cadix, quatre d'Alicante, un de Valence, un de Villa Vitiosa.

(1) C. FIN, I. 1885.

(2) CHAMBRE DE COMMERCE DE BRUGES, I. 165.

(3) C. FIN., c. 1648.

En 1785, il en vint quarante-sept : treize de Cadix, onze de Malaga, onze de Bilbao, sept de Séville, quatre de Barcelone, un d'Alicante.

En 1790, il en vint trente-deux : seize de Cadix, huit de Barcelone, trois de Malaga, deux de Bilbao, deux de Séville, un de Valence.

D'autre part, en 1780, vingt-quatre navires partirent pour l'Espagne : sept pour Barcelone, dix pour Cadix, trois pour Bilbao, trois pour Malaga, un pour Séville.

En 1785, il en sortit vingt-deux : douze pour Cadix, quatre pour Bilbao, deux pour Barcelone, un pour Alicante, un pour Séville, deux pour Cadix et Malaga.

En 1790, il en sortit vingt-six : treize pour Cadix, quatre pour Malaga, trois pour Bilbao, trois pour Séville, un pour Barcelone, un pour Saint-Sébastien, un pour la côte de Biscaine et deux se rendant à la fois en Espagne et en Italie.

Il faut noter que des vaisseaux venant d'Espagne pouvaient arriver aussi à Bruges, Gand et Nieuport.

Les Pays-Bas étaient donc au XVIII^e siècle en relation avec tous les ports de la péninsule ibérique.

Il y a lieu de citer aussi deux déclarations explicites et autorisées sur la prospérité du commerce hispano-belge durant cette même époque.

En 1770, le négociant gantois Louis de Wulf, *associé avec plusieurs autres de cette ville*, présente au Gouverneur des Pays-Bas un mémoire sur l'état du commerce et de la navigation. Le passage qu'il consacre au trafic espagnol est significatif : *quiconque connaît l'exportation de nos fabriques sait que c'est le commerce de l'Andalousie, dont toutes les marchandises se transportent à l'Amérique espagnole, qui règle le prix de nos fabriques et en est le soutien. La moindre stérilité de ce commerce ou la moindre révolution en fait hausser et baisser souvent le prix de 15 à 20 %, comme l'expérience journalière le montre. Les relevés des finances peuvent faire constater de la quantité des toiles qui partent pour ces endroits, qui montent*

à plusieurs millions chaque année, nos dentelles aussi, qui font vivre tant d'âmes, et surtout les grises, qui servent d'entretien, d'aliment et d'occupation à de pauvres et vieilles femmes, n'ont absolument d'autre débouché. Nos fabriques de fils ne connaissent presque pas d'autre route et exportation que pour Cadix, Séville et toute l'Espagne, de sorte que si les Pays-Bas n'avaient pas ce commerce, on pourrait compter qu'ils perdraient bientôt une partie de leur subsistance et leurs principales ressources ⁽¹⁾.

En 1783, Delplanq, le conseiller du Conseil des finances, particulièrement compétent en matière commerciale, fait une déclaration non moins manifeste, dans son mémoire sur les effets de la paix relativement au commerce des États de Sa Majesté, et les combinaisons auxquelles cet événement pourrait donner lieu.

L'Espagne, c'est le pays de l'Europe avec lequel ces provinces font le commerce le plus lucratif. Elles y envoient de grandes quantités de toiles, fils, dentelles, et n'en retirent que des matières premières, des denrées de consommation et de l'argent comptant. C'est un motif d'avoir une attention continuelle à la manière dont le commerce, tant de ces pays-ci que des autres États de Sa Majesté, sera traité en Espagne, relativement au traitement dont peuvent jouir les autres nations, qui toutes tâchent d'y obtenir des préférences directes ou indirectes. Cette surveillance est d'autant plus à propos, que les tarifs espagnols sont obscurs et les procédés des douaniers arbitraires ⁽²⁾.

Il n'y a pas lieu de rappeler comment l'insurrection des colonies anglaises d'Amérique mit l'Angleterre en état de guerre, à la fois avec la France, l'Espagne et la Hollande.

(1) C. P., c. 1134.

(2) C'est le mémoire publié par M. VAN HOUTTE, *Vierteljahrschrift für Social- und Wirtschaftsgeschichte*, 1910, pp. 352 et suiv.

L'influence que cela eut sur le commerce des Pays-Bas fut considérable ; elle s'explique, entre autres, par ce fait, que de la Méditerranée à la Baltique, Ostende et Nieuport furent seuls ports neutres. Le gouvernement autrichien créa alors un *Comité de commerce*, chargé de faire des propositions pour retirer de la situation internationale tous les profits possibles. L'activité de cet organisme fut des plus grande.

Une fois de plus, le gouvernement espagnol interdit l'importation des marchandises anglaises. Une cédula du 18 octobre 1779 précisa les mesures à prendre pour éviter la contrebande. Elles étaient minutieuses. Tout capitaine devait remettre à son arrivée un *manifeste* spécifiant en détail toute sa cargaison. Les produits d'importation devaient être accompagnés de certificats des magistrats de leur lieu d'origine, attestant que pour ces produits, on n'avait payé aucun droit au roi d'Angleterre, ni touché en aucune façon ses États. Le consul d'Espagne de la ville où les marchandises étaient expédiées devait assurer l'authenticité de ces certificats ⁽¹⁾.

Peu après, le 17 novembre 1781, une ordonnance du gouverneur de Cadix, comte O' Reilly, la renouvela et renforça les premières mesures, sous prétexte que celles-ci avaient été insuffisantes ⁽²⁾.

Des instructions seraient données à tous les consuls d'Espagne résidant à l'étranger, afin de porter ces dispositions à la connaissance des commerçants et de ne donner leurs certificats qu'à bon escient. A Ostende il n'y avait pas de consul d'Espagne ; pour y suppléer celui de résidence à Amsterdam, D. Ignace de Aso, nommerait un vice-consul chargé de remplir les fonctions consulaires ⁽³⁾.

Le comte de Kaunitz-Rietberg, ambassadeur d'Autriche à

(1) Mémoire non daté de Kaunitz-Rietberg au Comte de Florida Blanca, COM. COM. n° 65 ; S. E. G., 2116.

(2) Ibid.

(3) COM. COM., n° 65 ; S. E. G., 1. 2116.

Madrid, en fit part au ministre plénipotentiaire des Pays-Bas, prince de Stahremberg. Celui-ci en saisit le Comité de commerce, qui se livra à un examen détaillé de la question.

Les prétentions du gouvernement espagnol furent jugées inadmissibles. Qu'on cherchât à prohiber l'importation des produits anglais, c'était une chose excellente pour les commerçants des Pays-Bas, qui se trouvaient ainsi, au moins momentanément, débarrassés de concurrents. D'autre part, il était évident qu'on expédiait d'Ostende des produits anglais. Plus que jamais, la Belgique était devenue l'Eldorado des fraudeurs! Que nos commerçants fussent complices et se prêtassent sans difficulté à ces manœuvres, cela ne faisait nul doute. Il n'y avait qu'une chose à faire : protester à Madrid, et engager, par la voix des gazettes, les commerçants du pays à être prudents ⁽¹⁾. On eut bien vite l'occasion de voir dans quelle mesure le nouveau règlement espagnol allait être appliqué.

Un navire impérial, *Le Jeune Jean*, aborda à Cadix à la fin d'octobre 1781. Le *manifeste* que le capitaine remit à la douane fut jugé insuffisant. Le capitaine prit son recours au consul impérial, comte de Greppi, qui dut faire appel au ministre d'Autriche à Madrid. Ce ne fut qu'au bout de quatre mois qu'on obtint pour le navire en question l'autorisation de procéder au débarquement ⁽²⁾. Des difficultés semblables surgirent encore à propos de deux autres vaisseaux : l'*Asie* et le *Mercur*. L'intervention personnelle du comte de Kaunitz réussit encore à les apaiser.

Terminant son rapport sur la question, Kaunitz concluait que l'administration des douanes espagnoles avait dû reconnaître, une fois de plus, l'impossibilité d'appliquer les mesures qu'elle avait édictées. Avec le temps et la patience, déclarait-il, tout finissait par s'arranger.

(1) Сом. Сом., n° 65; S. E. G., I. 2116.

(2) Ивд.

On fut très heureux aux Pays-Bas d'apprendre l'heureuse issue des négociations. Le comte de Kaunitz, déclarait le Comité de commerce, avait sauvé le commerce des Pays-Bas du danger d'une interruption (1).

A la fin de la guerre maritime, l'année même où Delplancq avait composé le mémoire cité ci-dessus, se place la dernière intervention du gouvernement autrichien dans le commerce de ses sujets belges avec l'Espagne.

Peu après la conclusion de la paix de Versailles (1783), la Cour de Madrid fit élaborer un nouveau tarif douanier. Les droits d'entrée furent notablement augmentés, certains produits prohibés. Ce fut un tolle général. Les marchands étrangers établis à Cadix furent les premiers à protester et à demander à leurs ministres d'agir à la Cour. L'ambassadeur de Prusse, M. de Nostis, intervint le premier.

Les Belges partagèrent l'infortune générale. Certains de leurs produits étaient prohibés, d'autres soumis à des droits d'entrée très élevés. Un négociant gantois, Charles Kerremans, s'adresse immédiatement au gouvernement de Bruxelles. Les dernières lettres de Cadix, dit-il, annoncent l'établissement d'un droit d'entrée nouveau de 20 à 25 % *ad valorem*. Il en résultera un tort notable pour les Pays-Bas. Les autres nations avaient leurs consuls à Cadix; ceux-ci ne manqueraient pas d'agir. Seuls les Flamands n'avaient pas de *bouche à parler* (2). Peu après les membres de la Chambre de commerce de Gand se plaignaient à leur tour. Depuis dix ans, disaient-ils, on n'avait cessé de taxer leurs produits de droits nouveaux. En 1765, les toiles les plus communes payaient 258 réaux de vellon pour 900 vares. Ces droits avaient été portés en 1775 à 309 réaux, en 1780 à 450 réaux et en 1783 à 608 réaux. Les autres marchandises avaient été augmentées dans la même

(1) S. E. G., I. 2160; COM. COM., n° 65.

(2) Lettre de Kerremans, 6 mars 1783; S. E. G., 2150; COM. COM., n° 154.

proportion ou plus encore. Ils terminaient en assurant le Gouvernement que l'industrie nationale était menacée d'une ruine entière (1).

Les autorités publiques montrèrent encore une fois la meilleure volonté. Le ministre plénipotentiaire, prince de Stahremberg, déclarait sans réserve que le commerce avec l'Espagne était le plus important des Pays-Bas. L'émoi était donc trop naturel. De nouvelles doléances allaient sans doute arriver; il était donc de toute nécessité de faire prendre en Espagne même des informations précises.

Le 10 avril 1783, un mois à peine après la lettre de Kerremans, le secrétaire de la légation autrichienne à Madrid apportait les premiers renseignements « officiels ».

Le nouveau tarif espagnol, d'après Humbourg, était incontestablement onéreux, mais on n'avait fait aucune distinction entre les différentes nations qui débitaient leurs produits dans la Péninsule.

La France partageait l'infortune générale; certains produits, qu'elle seule fournissait, étaient plus chargés que d'autres. L'Espagne était d'ailleurs incapable de produire elle-même suffisamment pour se passer de l'étranger; les nouveaux droits de douane mettraient en vogue les produits de qualité inférieure; ce serait leur seul effet. Ce n'étaient là que des explications sommaires, et le secrétaire de la légation faisait savoir qu'il avait fait demander des éclaircissements ultérieurs au consul impérial de résidence à Cadix (2). Ce furent ces indications du consul Greppi qui vinrent éclaircir la question débattue.

Dans un mémoire très étendu, celui-ci traite les quatre questions que lui avait posées le comte de Kaunitz-Rietberg : 1° Le tarif contient-il des dispositions particulièrement onéreuses pour

(1) Lettre de la Chambre de commerce de Gand, 14 juin 1783; S. E. G., 2150; Com. Com., n° 154.

(2) Humbourg à Stahremberg, 10 avril 1783; S. E. G., 2150; Com. Com., n° 114.

les Pays-Bas? 2° Si non, en résultera-t-il un grand dommage pour l'industrie belge? 3° L'industrie espagnole pourra-t-elle suffire aux besoins du pays? 4° Y a-t-il lieu de faire des démarches auprès de la Cour de Madrid?

Le nouveau tarif était plutôt favorable aux Pays-Bas. Leurs toiles étaient relativement moins imposées que celles des autres pays, y compris la France. Le but principal du gouvernement espagnol était de développer l'industrie de ses sujets, particulièrement celle dont le pays fournissait la matière première, ou pouvait facilement l'acheter à l'étranger. Mais eu égard à la quantité énorme de produits dont l'Espagne et ses colonies avaient besoin, les Pays-Bas, tout comme les autres pays d'Europe, pouvaient se rassurer; leurs produits continueraient longtemps encore à trouver en Espagne un débit avantageux. Le projet d'exclure la concurrence étrangère était chimérique. Le tarif nouveau était général; il n'avait en vue que la protection de l'industrie nationale. En l'élaborant, le Gouvernement madrilène n'avait fait qu'user de son droit de souveraineté, et dès lors, toute démarche faite pour en amener le retrait ou l'amendement se heurterait à un refus, sans qu'on eût à protester.

Si l'Autriche allait se plaindre des augmentations et des prohibitions, l'Espagne ne manquerait pas de citer bon nombre d'articles qui lui étaient jadis fournis par d'autres pays et qu'on avait traités de la même façon. Le traitement de la nation la plus favorisée continuait à être appliqué aux sujets des Pays-Bas et des autres États impériaux. Enfin, tous les pays de l'Europe, sans distinction, avaient usé du même procédé pour *fomenter* leur industrie nationale (1).

Dans un de ses mémoires, le consul joint un tableau indiquant les droits que les toiles flamandes avaient à payer à Cadix.

(1) Mémoire du consul Greppi. Copie d'une lettre de Greppi du 23 août 1783, S. E. G., 2150; Com. Com., n° 133.

Cette liste semble indiquer qu'en fait on n'avait pas lieu de se plaindre ⁽¹⁾.

Un mémoire du consul impérial établi à Alicante, Arabel, défend absolument la même thèse ⁽²⁾.

Les commerçants gantois ne se déclarèrent pas satisfaits. Quatre ans après l'élaboration du nouveau tarif, dans un

(1) Voici la transcription de cette liste :

TABLEAU DES VALEURS ET DROITS, A CADIX, DES TOILES DES PAYS-BAS,
COMPARATIVEMENT AUX VALEURS ET DROITS DES TOILES DES AUTRES
NATIONS.

Toiles des Pays-Bas d'une grande consommation en Espagne :

Gante Crudo se vend la vare	. . .	quartos	40 à 44	paie maravedis	25
Brabante Crudos	id.	. . .	id.	40 à 44	id. 23
Id. florete	id.	. . .	id.	50 à 30	id. 25

*Toiles de la plus grande consommation en Espagne, d'Allemagne, France,
Pologne, Russie et Suède :*

Arpillera se vend la vare.	. . .	quartos	15 à 25	paie maravédís	17
Cuserillos de Dantzig se vend la vare.	id.		15 à 25	id.	23
Id. de Russie	id.		24 à 28	id.	23
Id. de Bremen	id.		28 à 39	id.	23
Id. de Silésie, à la façon de Plattes,					
se vend la vare		quartos	28 à 34	id.	23
Canamazos se vend la vare . . .		id.	20 à 30	id.	17
Creas étroites et anchas de France et d'Alle-					
magne se vend la vare . . .		quartos	30 à 38	id.	23
Cregelas aquetadas de Bremen se vend la vare					
		quartos	23 à 26	id.	23
Morles Crudo se vend la vare . .		id.	28 à 32	id.	23
Plattes simples	id.		26 à 33	id.	23
Dito royales	id.		30 à 42	id.	23
Ruan de France et d'Allemagne se vend la					
vare		quartos	36 à 50	id.	25
Serviettes ordinaires de Suisse et d'Allemagne					
de 7/4 se vend la vare		quartos	32 à 36	id.	23

Les toiles rayées et les fils de Flandre paient les mêmes droits que ceux qui viennent d'Italie, de France et d'Allemagne, quoiqu'ils soient plus chers. S. E. G., 2150, Com. Com., 154.

(2) Extrait du rapport de M. Arabel, 8 août 1783, P. S. G., 2150 : Com. Com., 154.

mémoire présenté aux États de Flandre par les députés de la Chambre de commerce de Gand, on trouvera répétées les mêmes plaintes, sur les entraves que les nouveaux droits de douane ont apportées au débit de leurs marchandises en Espagne. Ils se plaignent notamment de ce que d'autres pays, la Prusse en particulier, ont obtenu des avantages qui rendent la concurrence impossible ⁽¹⁾.

Entre les affirmations si contradictoires des commerçants gantois et des agents commerciaux Greppi et Arabel, nous n'hésitons pas à prendre parti pour ces derniers. Voici les raisons :

Les Gantois sont seuls à se plaindre. Depuis la réponse de Greppi, les commerçants belges ont continué leurs envois sans plus protester, ce qui pousse à croire que les premières alarmes étaient exagérées.

Dans les nombreux mémoires provoqués par la crise commerciale de 1787, de la part des négociants de Louvain, Anvers, Bruges, Bruxelles, Ostende, Nieuport, on ne trouve aucune allusion au tarif espagnol. Il n'y a que les Gantois qui se plaignent. Ceux-ci d'ailleurs sont prolixes en affirmations gratuites, mais ne fournissent aucune précision au sujet de l'influence tangible que le nouveau tarif exerça sur leurs affaires. Si ce tarif eût été vraiment si néfaste, on aurait dû déjà en ressentir les effets après quatre ans ⁽²⁾.

On pourra enfin constater plus loin, par les relevés d'exportations de toiles, de fils et de dentelles, que les quantités

(1) *Recueil des mémoires sur le Commerce des Pays-Bas autrichiens, 1787*, pp. 453-497.

(2) Les affirmations contenues dans ce dernier mémoire de la Chambre de Gand sont citées par U. VAN HOUTTE (*b. c.* pp. 284-285) et semblent admises par lui. Nous ne saurions partager cette manière de voir. A l'affirmation des Gantois, nous opposons celle de Greppi, qui nous paraît confirmée par les arguments exposés ici même et les chiffres cités plus loin. Nous ne partageons pas non plus les vues de l'éminent professeur, quand il écrit un peu plus loin (p. 285) : « Nous doutons que Delplancq eût reproduit sans réserve en 1787 son appréciation émise en 1783. » A notre avis, il n'y a pas lieu de parler de décadence du commerce avec l'Espagne à la fin de l'ancien régime.

débitées à l'étranger ne diminuèrent nullement après 1783. Cela ne saurait se comprendre, si l'exportation en Espagne, qui était la principale, eût notablement reculé.

Le commerce hispano-belge était, à la fin du XVIII^e siècle, aussi prospère que durant n'importe quelle autre partie de la période autrichienne.

Tout à la fin du XVIII^e siècle, le gouvernement espagnol dut apporter des atténuations sensibles aux mesures protectionnistes prises depuis 1783.

En 1788, l'administration espagnole avait interdit toute importation de draps étrangers en Amérique. L'année suivante déjà, elle était obligée de permettre que, dans les cargaisons de draps expédiées aux colonies, un tiers fût de provenance étrangère ⁽¹⁾; peu après la proportion fut élevée jusqu'à moitié ⁽²⁾. L'année suivante, le fléchissement s'accrut encore. Le 7 septembre 1789, un décret permit à nouveau l'importation des mousselines de tout genre, moyennant un droit d'entrée de 15 % outre les droits municipaux ⁽³⁾. Puis ce sont les rubans, les bas de soie, la porcelaine, tous articles interdits précédemment et dont l'importation aux colonies est à nouveau permise ⁽⁴⁾.

L'Espagne décidément n'était pas de taille à poursuivre résolument une politique de protectionnisme. Il y a tout lieu de croire qu'à côté des dispositions qui furent abrogées officiellement, beaucoup d'autres, peut-être toutes, le furent en fait, tant par la mollesse avec laquelle on les appliqua que par l'habitude invétérée de la fraude.

(1) CH. C. D., reg. XLIX, f^o 152. Lettre de M. Marchand, chargé d'affaires de France à Madrid, le 13 juillet 1789.

(2) CH. C. D., reg. XLIX, f^o 152. Lettre du même du 23 juillet, f^o 155.

(3) *IBID.* Décret du roi d'Espagne du 7 septembre 1789, f^o 172.

(4) *IBID.*, reg. L. Lettre de M. Marchand du 19 octobre 1789, f^o 3.

CHAPITRE III.

La navigation entre les Pays-Bas et l'Espagne.

Les corsaires barbaresques. — Procédés divers employés pour se mettre en sécurité contre eux. — Le droit de convoi. — Négociations de Charles VI avec les régences : les traités conclus, leur inefficacité.

Reprise des négociations par Marie-Thérèse ; elles restent également sans résultat. — Plaintes diverses sur le manque de sécurité du pavillon belge. — Ce qui reste de navigation flamande dans les mers du Sud à l'époque de la guerre maritime. — Vogue du pavillon belge durant cette guerre.

Introduction en 1780 de l'usage des firmans. — Conventions faites avec les Barbaresques en 1783. — Mesures prises pour en assurer l'exécution. — Situation à la fin du XVIII^e siècle.

Les relations commerciales hispano-belges furent au moyen âge fréquemment entravées par la piraterie, qui, à partir du XIV^e siècle, ne cessa de régner dans la mer du Nord et la Manche. Les longues rivalités entre la Flandre et la France d'abord, la guerre de Cent ans ensuite, donnèrent beau jeu aux pirates de nations diverses, Français, Anglais, Rochellais, Bayonnais, Belges, Espagnols, et leurs courses provoquèrent de part et d'autre des réclamations multipliées ⁽¹⁾. Cette situation persista aux XV^e et XVI^e siècles et les guerres incessantes qui sévirent au cours du XVII^e siècle, soit entre la France et l'Espagne, soit entre celle-ci, l'Angleterre et la Hollande, donnèrent à la piraterie une nouvelle occasion de reflourir dans la mer du Nord et

(1) J. FINOT, *op. cit.*, pp. 43-61 et passim.

dans la Manche, au grand détriment de la navigation belge vers l'Espagne ⁽¹⁾.

Au XVIII^e siècle la navigation fut en sûreté dans les mers septentrionales, sauf durant une très petite partie de la guerre maritime de 1778-1783, mais celles du Sud sont infestées par les pirates des cantons barbaresques d'Alger, Tunis, Tripoli.

Les musulmans, repoussés de la terre d'Espagne à la fin du moyen âge, n'en étaient devenus que plus dangereux sur mer ; une lutte de cent ans n'avait en rien diminué les dangers qu'ils faisaient courir au commerce ⁽²⁾. La piraterie avait été élevée chez eux au rang et à la dignité d'une institution sociale ⁽³⁾.

Durant tout le XVIII^e siècle leurs courses incessantes continuèrent à entraver la navigation dans la Méditerranée et l'Atlantique. En 1786, une gazette imprimait que les mers fourmillaient plus que jamais de pirates barbaresques ⁽⁴⁾.

La navigation vers la péninsule ibérique avait plus que toute autre à craindre des rencontres avec les corsaires ⁽⁵⁾ ; les mers voisines de l'Espagne en étaient particulièrement infestées. Sur les côtes d'Andalousie, les corsaires d'Alger, de Salé et des autres cantons exerçaient leur métier de pirates avec le plus de succès.

Ils ne se contentaient pas d'infester les mers, mais osaient même parfois débarquer sur les côtes et y enlever des habitants ⁽⁶⁾. L'Espagne était la première à ressentir les effets de ce fâcheux voisinage et elle eut de fréquentes altercations avec les régences, notamment avec celle d'Alger. En 1783, une flotte espagnole bombardait Alger, et de nouvelles croisières eurent lieu en 1784 et 1785 ⁽⁷⁾.

(1) J. FINOT, *op. cit.*, p. 276.

(2) LAENEN, *op. cit.*, p. 184.

(3) LÉON VIGNOLS, *La Piraterie sur l'Atlantique au XVIII^e siècle*. ANNALES DE BRETAGNE, t. V, 1890-1891, p. 190.

(4) *Journal historique et politique*, 1786, août, n^o 35.

(5) D. BERNARDO DE ULLOA, *Rétablissement des manufactures et du commerce d'Espagne* Dédié à Philippe V et publié à Madrid en 1740. Amsterdam, 1753, t. II.

(6) D. GERONIMO DE USTARIZ, *Théorie et pratique du Commerce et de la Marine*. Paris, 1753.

(7) DESDEVICES DU DEZERT, *op. cit.*, t. III, p. 154.

Les vaisseaux se dirigeant des Pays-Bas vers l'Espagne, ou vice versa, devaient sans cesse s'attendre à des rencontres fâcheuses.

Des trois régences de Tripoli, d'Alger et de Tunis, les deux premières étaient les plus redoutables, parce que fréquemment leurs corsaires remontaient jusqu'à la Manche, tandis que les Tunisiens, moins dangereux, ne se montraient que rarement dans l'Océan ⁽¹⁾. Les trois régences étaient soumises au sultan ; de fait elles étaient complètement indépendantes.

On n'a pas de peine à comprendre qu'il était nécessaire, pour le développement du commerce maritime, que les vaisseaux marchands fussent protégés contre leurs attaques.

Pour arriver à ce résultat, il y avait deux moyens : le premier consistait à imposer aux corsaires le respect des bâtiments marchands, en les faisant accompagner de vaisseaux de guerre, ou bien en faisant contre ces pirates des croisières, bombardements et autres expéditions de ce genre. Le second moyen consistait à acheter à prix d'argent l'immunité des vaisseaux marchands ⁽²⁾.

Le premier procédé, très en faveur au XVII^e siècle, fut quasi complètement abandonné à notre période. Après avoir inutilement essayé le système des croisières et des convois, les princes chrétiens capitulèrent et offrirent aux deys, sous le nom d'aouaid, des présents considérables ⁽³⁾ en échange desquels les deys s'engageaient à faire respecter les bâtiments marchands. Les traités ainsi conclus, s'ils ne constituaient pas une garantie absolue pour les capitaines, diminuaient au moins les dangers d'une capture, c'est-à-dire de l'esclavage pour les hommes et de la confiscation pour les marchandises ⁽⁴⁾.

Mais les Barbaresques étaient fort inconstants dans leurs

⁽¹⁾ HUISMAN, *op. cit.*, p. 339.

⁽²⁾ L. VIGNOLS, *op. cit.*, pp. 35 et suiv.

⁽³⁾ LAENEN, *op. cit.*, p. 184.

⁽⁴⁾ IDEM, *ibid.*, p. 185.

relations avec les puissances chrétiennes. Les traités conclus avec elles étaient souvent rompus sans rime ni raison et quand on y songeait le moins ⁽¹⁾.

L'unique moyen d'assurer l'observation des conventions était de donner de bons cadeaux, faute de quoi les Barbaresques ne se croyaient pas tenus à observer leurs promesses. Le 17 février 1765, les négociants gantois, Jean et Pierre de Loose, faisaient savoir au ministre plénipotentiaire Cobenzl qu'ils avaient appris par la lettre du 15 de ce mois de Rotterdam que la régence d'Alger, mécontente des présents des Hollandais, qui ne comprenaient pas de poudre à canon, comme c'était l'habitude, menaçaient de rompre les traités conclus avec eux. Leur navigation dans la Méditerranée en souffrirait énormément ⁽²⁾.

Les souverains de la maison d'Autriche usèrent sans discontinuer du second procédé; ils s'efforcèrent par des traités conclus avec les régences d'amener celles-ci, à force de présents, à renoncer à leurs courses sur les vaisseaux belges.

Cependant, aux Pays-Bas, on songe encore de temps en temps à remettre en vigueur le système des croisières.

A la fin du XVI^e siècle, le gouvernement espagnol avait organisé une petite armée navale, dont la fonction était de protéger les vaisseaux de commerce contre les agressions des corsaires. Cette flottille était formée de vaisseaux de convoi armés et frétés mi-partie en marchandises et mi-partie en guerre, et destinés à protéger les vaisseaux belges se rendant à Cadix, non seulement contre les Hollandais, comme dit M. Huisman ⁽³⁾, mais aussi contre les Barbaresques ⁽⁴⁾. L'entretien de ces vaisseaux fut l'origine d'une nouvelle taxe; par un règlement de marine du 2 août 1590, il fut établi un droit spécial sur tous les navires qui obtiendraient des lettres de mer,

(1) Lettres de Castillon du 12 février 1724. P. C. W., t. 8.

(2) C. FIN., t. 2058.

(3) HUISMAN, p. 12.

(4) CH. A. P. B., reg. 886. *Description des finances belgiques*, 1781, p. 28.

sauf-conduits et passeports (1). Le montant de ce droit de convoi varia quelque peu au cours du XVII^e siècle (2). Le tarif de 1680 fixa le droit de convoi à percevoir aux taux suivants : 1/2 % sur les marchandises sortant du pays, 1 % sur toutes les marchandises étrangères entrant dans le pays. Ce droit de convoi était perçu sur toutes les marchandises sujettes à des droits de douane; celles exemptes de droits d'entrée ou de sortie l'étaient également du droit de convoi (3).

Le produit du droit de convoi semble avoir été au début effectivement affecté à la protection des navires marchands. Le gouvernement l'appliquait à l'entretien des vaisseaux de convoi et des fortifications maritimes, en particulier celles d'Ostende et de Nieuport (4).

Seulement, par suite de la mauvaise situation financière de l'administration espagnole, les revenus du droit de convoi furent cédés aux États de Flandre, en compensation de certaines avances faites par eux (5). Le pouvoir central gardait la faculté de reprendre le droit de convoi, en remboursant les avances des États; ceux-ci prenaient en même temps à leur charge l'entretien des vaisseaux de convoi et devaient payer chaque année 24,000 florins pour l'entretien des forts d'Ostende et de Nieuport (6).

Les vaisseaux de convoi disparurent lors de l'occupation des Pays-Bas par les puissances maritimes, mais le droit de convoi continua à être perçu jusqu'à la fin de l'ancien régime (7). En 1780, il produisait 131,471 florins (8).

Cette situation anormale provoqua des réclamations.

(1) CH. A. P. B., reg. 886. *Description des finances belgiques*, 1781, pp. 26 et 26 v^o.

(2) *IBID.*, pp. 26 v^o et 27.

(3) *IBID.*, p. 17 v^o.

(4) *IBID.*, pp. 27 v^o et 28.

(5) *IBID.*, pp. 27 v^o et 28.

(6) L'acte de vente, daté du 3 mars 1688, se trouve en copie dans le registre cité, f^{os} 71 et suiv.

(7) Registre cité, f^{os} 71 et suiv., f^o 28 v^o.

(8) *Ibid.*, f^o 25.

Le conseiller du Conseil suprême, de Cuvellier, proposait en 1733 de forcer les États de Flandre à rétablir les anciens vaisseaux de convoi, car en tout temps, disait-il, les vaisseaux de commerce allant trafiquer en Espagne avaient besoin d'être protégés contre les pirates ⁽¹⁾.

Peu après la Chambre de commerce de Gand demandait instamment que l'on ordonnât aux États de Flandre d'équiper et d'armer deux vaisseaux de guerre, pour escorter les navires belges. Ces deux vaisseaux mettraient la marine marchande nationale à l'abri des corsaires et ne coûteraient pas la moitié de ce que le droit de convoi rapportait à la Flandre ⁽²⁾. En 1749 la même Chambre de commerce se plaignait à nouveau de ce qu'il n'existait plus de vaisseaux de convoi, tandis que l'imposition continuait toujours à être perçue ⁽³⁾.

Ces démarches ne paraissent avoir eu aucun succès. A notre connaissance, il ne fut pas question une seule fois, durant tout le XVIII^e siècle, de rétablir la marine militaire, qui jadis protégeait la navigation belge.

Le gouvernement autrichien, nous l'avons déjà dit, suivit, pour protéger ses nationaux contre les attaques des Barbaresques, le deuxième procédé : il s'efforça, lui aussi, de conclure des traités avec les cantons. Nous n'avons trouvé aucune justification de cette préférence ; peut-être a-t-il simplement cédé à la tendance de l'époque, peut-être aussi voulait-il assurer du coup les vaisseaux belges et autrichiens. Pour arriver à ce but le système des convois eût exigé l'existence simultanée de deux flottes militaires.

Disons dès maintenant que les résultats obtenus ne correspondirent guère à ses efforts et que durant la période autrichienne, presque tout entière, nos vaisseaux marchands se trouvèrent en butte aux attaques des corsaires. Cela entrava profondément le développement de la marine marchande.

(1) C. M., reg. 836, f^o 401.

(2) Chambre de commerce de Gand, 25 mai 1737. C. Fis., 1627.

(3) Ibid., 24 août 1749. Ch. A. P. B., t. 391, D 26 C.

Les requêtes faites aux souverains de la Maison d'Autriche pour obtenir des mesures de précaution contre les Barbaresques se succèdent durant tout le XVIII^e siècle.

Le premier qui attira l'attention du gouvernement sur cette question, c'est le consul de Cadix, Jacques Vermolen. Dans une lettre à Wynants, le consul expose longuement l'opportunité qu'il y avait à faire la paix avec Alger. Déjà précédemment, disait-il, il s'était efforcé de convaincre le prince Eugène de Savoie de l'importance de cette question. Si l'on ne parvient pas à mettre les vaisseaux belges à l'abri des courses des Algériens, les Anglais, les Français et les Hollandais continueront à avoir le monopole des transports des Pays-Bas. La paix avec les Barbaresques était d'importance capitale ⁽¹⁾.

Les premières négociations faites avec les Barbaresques datent du règne de Charles VI.

En 1726, un décret de l'Empereur invitait le marquis de Prié à l'informer sans délai des clauses qu'on pourrait insérer dans un traité de commerce et de navigation, à faire éventuellement avec les républiques.

Le Ministre devait prendre à ce sujet l'avis du Conseil d'État, des directeurs de la Compagnie d'Ostende et de tous ceux qu'il trouverait opportun de consulter.

La raison de cette initiative était, d'après de Castillon, la suivante : par l'article 13 du traité de paix conclu en 1718 à Passarowitz entre Charles VI et la Turquie, le Sultan Achmet III (1703-30) s'était engagé à prendre des mesures pour faire respecter le pavillon belge ⁽²⁾. On estimait le moment venu de commencer ⁽³⁾.

On ne retrouve pas de trace des consultations faites par le marquis de Prié, mais en revanche les papiers du conseiller de

(1) *Siendo la navegacion libre, la basa fundamental del aumento del comercio de vuestros paises y demas dominios de vuestra monarca*. V. à W., 5 septembre 1726. C. M., 2167.

(2) DUMONT, *Corps diplomatique*, t. VIII, première partie, p. 522.

(3) Castillon au Conseil d'État, 12 février 1724. P. C. W., liasse 8.

Castillon contiennent une lettre adressée par lui au Conseil d'État, relative aux Barbaresques.

Pour ce qui est des relations commerciales à entretenir avec les régences, il ne fallait point y songer en ce moment, d'autant plus qu'elles ne connaissaient d'autre trafic que celui des chrétiens, dont elles s'emparaient en mer et qu'elles vendaient comme esclaves en Asie et en Afrique. Peut-être plus tard, les Pays-Bas pourraient-ils faire un commerce plus important avec les échelles du Levant, Smyrne, Alexandrie, Rosette, etc. Pour le moment l'essentiel était d'arriver à mettre les vaisseaux belges à l'abri des corsaires. Il fallait stipuler dans les traités à conclure avec les régences qu'il ne serait plus permis aux corsaires d'arrêter, retarder ni causer aucun dommage aux vaisseaux voguant sous pavillon impérial munis de lettres de mer. Le pavillon impérial assurerait une protection entière à tous les navires qui en seraient porteurs; leur équipage ne pourrait être capturé ni leur cargaison enlevée. En échange de tout cela, on permettrait aux Barbaresques de fréquenter librement les ports des États de l'Empereur et on leur assurerait le traitement de la nation la plus favorisée (1).

En 1725, les négociations furent entamées. Au lieu de s'adresser directement à Alger, Tunis et Tripoli, Charles VI — et en ceci il sera suivi par Marie-Thérèse et Joseph II — recourut à l'intervention du Sultan. A sa réquisition Achmet III (1703-1730) envoya en Afrique une flotte pour forcer les Algériens à rendre le vaisseau « *Sainte-Élisabeth* » appartenant à la Compagnie d'Ostende, confisqué l'année précédente, et à donner des garanties pour l'avenir.

Sur cette flotte s'étaient embarqués deux commissaires impériaux, Jean de Schonanville et Nicolas Teylls (2).

Les négociations se prolongèrent pendant deux années avec des succès divers. Il était malaisé d'arracher des promesses et

(1) De Castillon au Conseil d'État, 12-2-14, P. C. W., 8.

(2) Charles VI à Marie-Élisabeth, 26 janvier 1726. CH. A. P. B., reg. 321, f. 5.

surtout de les faire observer aux pachas et aux deys d'Afrique septentrionale, vassaux de la Porte, mais de fait indépendants ⁽¹⁾.

Les Tunisiens, ceux mêmes que les navigateurs des Pays-Bas avaient le moins à redouter; ne firent pas de difficulté; le 23 septembre 1725 déjà, un traité est signé avec eux ⁽²⁾. Il n'en fut pas de même des autres régences. Les Algériens résistaient avec acharnement et déclaraient « *qu'ils se fricasseraient dans leur propre huile plutôt que de se soumettre* » ⁽³⁾. On finit cependant par avoir raison de leurs résistances, et l'on aboutit, en 1726 ⁽⁴⁾, à la conclusion avec Tripoli et, le 8 mars 1727, avec Alger ⁽⁵⁾ de traités semblables à ceux de Tunis. L'heureuse issue de ces négociations était due, d'après Charles VI, à l'intervention de la Porte ⁽⁶⁾.

Les traités conclus avec les trois régences ont entre eux bien des analogies; on peut dire qu'à quelques détails près, ils sont identiques.

Ils établissent que la paix sera établie désormais entre l'Autriche et les cantons barbaresques; ces derniers s'abstiendront de toute hostilité contre les vaisseaux belges et autrichiens. Les différentes catégories de sujets de l'Empereur appelés à bénéficier de cette paix sont énumérées dans les trois traités. Parmi eux se trouvent en particulier ceux des Pays-Bas « *Scituez à l'Océan* », comme dit le traité avec Alger ⁽⁷⁾.

Un article spécial est consacré dans chacun des traités à fixer les formalités à remplir en cas de rencontre entre un vaisseau marchand et un vaisseau corsaire ⁽⁸⁾. Le traité de Tunis établit, à cet effet, les dispositions suivantes : *Les vaisseaux de guerre*

(1) HUISMAN, p. 338.

(2) DUMONT, *op. cit.*, t. VIII, 2^e partie, p. 140.

(3) HUISMAN, *op. cit.*, p. 338.

(4) DUMONT, p. 235 (la date exacte n'est pas indiquée).

(5) *Id.*, p. 240.

(6) Charles VI à Marie-Élisabeth, 26 septembre 1727. CH. A. P. B., reg. 321, fo 55 v^o.

(7) Articles 1 et 2 des trois traités.

(8) Article 4 des trois traités.

armés à Tunis et dans les autres ports du Royaume, rencontrant en mer les vaisseaux et bâtimens naviguant sous pavillon et passeport de sa Majesté Impériale et Catholique, conformément à la copie qui sera transcrite à la fin du présent traité, les laisseront en toute liberté continuer leur voyage, sans les arrêter ni donner aucun empêchement, les donneront tous les secours dont ils peuvent avoir besoin, observant d'envoyer seulement deux personnes dans la chaloupe, outre le nombre nécessaire pour la conduire et donner ordre qu'il n'entre que les dites deux personnes dans le dit navire, sans la permission expresse du commandant et réciproquement les impériaux en useront à l'égard des vaisseaux appartenant aux armateurs particuliers de ladite ville et royaume de Tunis, qui seront porteurs des certificats du Consul impérial établi en ladite ville, duquel certificat et copie sera pareillement jointe à la fin du présent traité et il ne sera permis de donner des passeports à d'autres qu'aux sujets de Sa Majesté Impériale et Catholique seulement.

Les dispositions du traité d'Alger sont identiques : celles de Tripoli abondent dans le même sens ; elles stipulent expressément que le corsaire ne pourra faire visiter le bâtiment marchand par plus d'hommes que le capitaine de celui-ci n'en voudra accueillir.

Les trois régences exigent que pour jouir de l'inviolabilité promise, les vaisseaux marchands devront être munis d'un passeport. Dumont ne donne point la copie des passeports en question : quant aux renseignements que fournit le corps même des trois actes diplomatiques, ils sont maigres. Tunis dit simplement que les passeports devront être identiques à la copie annexée au traité de Tripoli, qu'ils devront être en forme, et pour les Algériens les traités devront être signés des gouvernements du pays d'origine et les passeports, de même que les cachets qui les recouvrent, seront identiques à ceux que le consul impérial à nommer à Alger transmettra à la régence.

L'inviolabilité accordée par les Barbaresques aux vaisseaux impériaux, à leur équipage et à leur cargaison s'étendait aussi

aux sujets impériaux et à leurs biens qui se trouveraient à bord des vaisseaux étrangers capturés par les régences ⁽¹⁾.

Dans les trois traités on prévoit l'établissement des consuls impériaux. Ces consuls auront la juridiction des sujets impériaux établis dans la ville où ils résident et jouiront de tous les privilèges accordés aux consuls des autres nations. A Tripoli, le consul aura la préséance sur tous les autres ⁽²⁾.

Tunis et Alger stipulent qu'il n'y aura aucune relation commerciale avec les États de l'Empire. A Tripoli le commerce est permis ⁽³⁾.

Le 26 janvier 1726, Charles VI donna ordre aux Pays-Bas de faire publier le traité et de prendre les mesures d'application. C'est l'origine du placard du 20 septembre suivant, sur la manière d'obtenir des passeports destinés à mettre les vaisseaux marchands à l'abri des Barbaresques ⁽⁴⁾.

Les traités conclus restèrent d'ailleurs lettre morte. Les passeports furent des papiers illusoires, dont les reis ne tinrent aucun compte ⁽⁵⁾.

Les preuves abondent.

La principale difficulté qui entrave le commerce avec l'Espagne, écrit en 1728 Wynants, c'est le péril barbaresque. Les commerçants sont obligés de se servir du pavillon étranger ou d'armer leurs navires ⁽⁶⁾.

En 1733, le conseiller de Cuvelier demande avec instance qu'on rétablisse les vaisseaux de convoi. En 1749, à l'occasion d'une enquête faite auprès des magistrats d'Ostende, Gand, Bruges, Anvers et des Chambres de commerce, de nouvelles doléances se font entendre sur l'insécurité du pavillon. Les

(1) Article 6 des traités.

(2) Article 7.

(3) Article 10.

(4) Marie-Elisabeth à Charles VI. 26 janvier 1726. Ch. A. P. B., reg. 321, fo 5 C. M., reg. 828, fo 70 v^o. (Copie de l'ordonnance.)

(5) HUISMAN, *op. cit.*, p. 339.

(6) J. CUVELIER, *op. cit.*, p. 32.

négociants ostendais prétendent que tout le commerce avec l'Espagne se fait par des vaisseaux étrangers ⁽¹⁾.

Durant la période d'occupation française aux Pays-Bas, Marie-Thérèse avait conclu de nouveaux accords avec Alger le 8 octobre 1748, avec Tunis le 23 décembre et avec Tripoli le 29 janvier suivant.

Ces conventions, identiques en substance à celles conclues jadis avec Charles VI, garantissaient à nouveau une complète sécurité aux vaisseaux impériaux munis de passeports conve- nables.

Lorsque les Pays-Bas rentrèrent sous la domination de l'Autriche on essaya de leur étendre ces avantages.

Marie-Thérèse n'avait pas grande confiance dans l'issue des négociations, car elle écrit en marge d'une consulte du Conseil supérieur : *Il ne reste guère d'espoir de les faire comprendre dans le traité* ⁽²⁾.

Pourtant on essaya. Tripoli ne fit sans doute aucune difficulté ⁽³⁾; Alger consentit bien à donner des assurances verbales, mais se refusa à tout engagement écrit ⁽⁴⁾. La réponse de Tunis fut négative ⁽⁵⁾.

Il fallut négocier, user de tous les procédés, remuer la corde sensible ⁽⁶⁾. On raconta au bey d'Alger qu'on ne doutait pas de sa parole, mais qu'il fallait avoir quelque chose à montrer aux négociants. Celui-ci finit par transiger ⁽⁷⁾, tandis que son com- père s'obstina ⁽⁸⁾.

L'empressement du gouvernement de Vienne n'avait d'ail- leurs rien de désintéressé. Il songeait à faire supporter aux tra-

(1) CH. A. P. B., I. 391.

(2) Consulte du Conseil suprême, 10 juillet 1749. CH. A. P. B., I. 391. D. 26 C.

(3) CH. A. P. B., I. 398. D. 32. C.

(4) Marie-Thérèse à Charles de Lorraine, 3 mai 1751. CH. A. P. B., reg. 337. f. 326.

(5) Ibid.

(6) Ibid.

(7) Ibid.

(8) LAENEN, *op. cit.*, p. 190, note 1.

fiquants belges une part de la charge qui devait en résulter ⁽¹⁾. De Neny affirmait, sans dissimulation aucune, qu'en permettant aux négociants des Pays-Bas de profiter de la paix conclue avec les régences de Barbarie, les ministères de Toscane et d'Autriche avaient en vue surtout de les faire intervenir dans les présents à faire aux Maures ⁽²⁾.

De Neny représenta au chancelier de Cour et d'État, comte d'Ulfeld ⁽³⁾, que les avantages que les Pays-Bas retireraient de la paix avec les Barbaresques seraient infiniment moindres que ceux qui en résulteraient pour les commerçants de Trieste et de Livourne. En outre, vu l'épuisement du trésor des Pays-Bas, il y avait peu d'apparence que ceux-ci pussent intervenir pour quelque chose dans les présents, à moins qu'on ne taxât le petit nombre d'armateurs qui naviguaient vers les côtes d'Espagne et de Portugal ou dans l'Atlantique ⁽⁴⁾. Le chancelier répondit qu'on verrait à s'arranger ⁽⁵⁾ et la question, semble-t-il, en resta là.

D'ailleurs, malgré les assurances formelles données par l'Impératrice, à la suite du succès des négociations avec Tripoli et Alger, on douta dès l'abord aux Pays-Bas de l'efficacité des traités conclus.

Le marquis de Botta-Adorno hésitait à faire publier la nouvelle de la conclusion des traités. Il fit bien, car deux mois plus tard le Conseil suprême dut avouer l'inconvénient qu'il y aurait à répondre des passeports accordés à Bruxelles ⁽⁶⁾.

La nécessité de la paix avec les Barbaresques était cependant extrême.

A la fin du mois de février 1751, un négociant gantois, Brouwer, avait averti le marquis de Botta qu'il venait d'acheter à Stockholm un vaisseau tout neuf, qu'il désirait fréter sur

(1) Marie-Thérèse à Charles de Lorraine, lettre citée.

(2) De Neny à Crumpipen, 3 avril 1751. S. E. G., 1337, f^o 423.

(3) Voir au sujet de ce personnage, LAENEN, *op. cit.*, p. 56.

(4) De Neny à Crumpipen, 3 avril 1751. S. E. G., 1337, f^o 423.

(5) Ibid.

(6) LAENEN, *op. cit.*, p. 189-190.

Cadix ou Livourne. Il demandait, si, où et comment il pourrait obtenir les passeports requis, pour être en sécurité contre les pirates ⁽¹⁾. Deux ans après, une demande semblable était faite par deux autres négociants, ceux-ci de Bruxelles, Bevers et Greyson ⁽²⁾. Il s'était en outre constitué à Bruges une société de marchands, offrant de faire construire à ses frais douze vaisseaux marchands, destinés à la navigation dans les mers du Sud, et elle semblait destinée à faire de la besogne pour restaurer notre marine marchande nationale. Son premier vaisseau devait être équipé pour le 1^{er} octobre 1749 ⁽³⁾.

Le gouvernement avait assuré à cette Société une protection efficace ⁽⁴⁾.

Sur la proposition du Conseil suprême de Flandre, on permit aux capitaines des vaisseaux flamands, désireux de s'engager dans la Méditerranée ou l'Atlantique, de se munir de passeports expédiés par le directoire de commerce de Vienne ou de Toscane ⁽⁵⁾. Les capitaines purent à leur choix prendre leurs lettres de mer à Bruxelles, ce qui était plus facile, ou à Vienne, ce qui était plus sûr ⁽⁶⁾. Cependant le gouvernement ne s'engageait pas sur l'efficacité des passeports qu'il accordait; il refusait

(1) Consulte du Conseil suprême, 12 mars 1753. CH. A. P. B., D. 34 C., l. 399.

(2) Extrait de la lettre du Secrétaire d'État et de Guerre, Crumpipen. CH. A. P. B., l. 399. D. 34 C. (Voir leur demande. S. E. G., 1340, f° 43.)

(3) Consulte du Conseil suprême, 10 juillet 1749. CH. A. P. B., D. 26 C., l. 391.

(4) La Société avait demandé qu'on lui accordât 1 % de remise sur les droits d'entrée à lever sur les produits ramenés d'Espagne. A Vienne on se montra décidé à favoriser cette tentative, mais on objecta que le traité de Munster avait stipulé l'égalité des droits à lever sur les marchandises entrant du côté de l'Escaut et de la mer. Accorder la remise demandée c'était s'exposer aux revendications des Hollandais. (Cons. du Cons. supr., 23 septembre 1749. D. 26 C., l. 391.) Finalement Marie-Thérèse se décida à lui accorder une gratification égale à celle qu'elle demandait, en secret. Si les Hollandais venaient à avoir connaissance de la chose, on pourrait toujours leur objecter le droit qu'avait chaque souverain d'encourager la marine de ses sujets. (Marie-Thérèse à Charles de Lorraine, 7 octobre 1749. CH. A. P. B., reg. 334, f° 326.)

(5) Consulte du Conseil suprême, 27 février 1751. CH. A. P. B., l. 399. D. 34 C.

(6) LAENEN, *op. cit.*, p. 190.

toute instruction aux capitaines des vaisseaux, pour ne pas s'exposer à des prétentions de dédommagement de la part des négociants qui auraient eu le malheur d'être capturés. A cela il fallait toujours s'attendre par suite de la mauvaise foi et de l'inconstance des régences ⁽¹⁾.

L'expédient, proposé par le Conseil suprême, consistant à donner des passeports délivrés en Autriche ou en Toscane, en faisant passer les vaisseaux belges pour des vaisseaux autrichiens ou toscans, n'eut aucune influence sur la sécurité de la navigation. Les traités conclus par Marie-Thérèse ne protégèrent pas plus les Autrichiens et Toscans que les Flamands. Les présents faits de temps à autre n'assurèrent à la marine marchande des pays héréditaires qu'une sécurité instable et intermittente; l'absence de toute marine de guerre empêchait l'Impératrice d'imposer aux Barbaresques le respect des traités conclus ⁽²⁾.

Que cette situation exerçât une influence fâcheuse sur les relations commerciales hispano-flamandes, cela se comprend facilement; les plaintes réitérées faites à ce sujet suffirent pour nous en convaincre.

Guillaume Schamp s'efforce à nouveau de mettre en relief combien il est nécessaire de procurer aux vaisseaux marchands la sécurité contre les attaques des corsaires. Ceux-ci, dit-il, infestent les mers d'Espagne et de Portugal et empêchent tout développement de la navigation nationale; ce sont encore des vaisseaux anglais et autres qui transportent nos produits en Espagne ⁽³⁾. Le marquis de Botta, à qui Schamp avait transmis son mémoire, partageait entièrement cette manière de voir. Sans la sécurité du pavillon, on ne pouvait espérer raison-

(1) de Neny à Crumpipen, 24 mars 1751. S. E. G., 1337, f^o 413.

(2) ADOLPHE BEER, *Die oeste reische Handelspolitik unter Maria-Theresia und Josef II.* (ARCHIV FÜR OÖSTERR. GESCHICHTE. Wien, Bd. LXXXII, 1899, p. 89.)

(3) *Mémoire de quelques moyens et points essentiels pour obtenir le commerce et navigation réciproque de Trieste et Fiume, sur l'Espagne et le Portugal et tâcher de le faire communiquer jusqu'aux ports de mer des Pays-Bas et e converso.* S. E. G., 1048, f^o 324 et seq.

nablement de voir jamais florissante la navigation de ces pays vers les côtes d'Espagne ou dans la Méditerranée ⁽¹⁾.

Dans un mémoire relatif au commerce de la Flandre, composé en 1761, on trouve à nouveau des plaintes sur la situation qui est faite à la marine marchande belge par les corsaires : *Le commerce et la navigation de l'Espagne, y lit-on, trouvent leur principal obstacle dans le défaut de pouvoir obtenir les passeports des régences de Barbarie, dont les autres puissances trouvent le moyen d'éloigner le pavillon belge. Tous ces obstacles font qu'on ne peut songer en ce pays à la construction de vaisseaux de mer et ont réduit à rien ceux dont nos citoyens étaient autrefois pourvus, faute de ne pouvoir les employer* ⁽²⁾.

En 1770, c'est un négociant de Gand, Louis de Wulf, « associé avec plusieurs autres marchands de cette ville », qui composa et fit remettre à Charles de Lorraine un « mémoire pour obtenir le pavillon libre pour les ports d'Ostende et de Nieuport contre les Barbaresques » ⁽³⁾.

Ce mémoire constate l'heureuse influence des mesures prises par le Gouvernement pour le développement du commerce des Pays-Bas, mais il déplore l'obligation où se trouvent les Belges de recourir à des vaisseaux étrangers pour le transport de leurs produits. *Les sujets belgiques ne peuvent actuellement, dit-il, naviguer avec leurs propres vaisseaux que jusqu'au golfe de Biscaye. Il eût été infiniment plus avantageux que le commerce avec l'Espagne eût pu se faire directement, mais les corsaires de Barbarie rendaient la chose impossible.*

Est-ce à dire qu'il n'y eût plus aucune navigation belge vers l'Espagne; que le transport des produits espagnols aux Pays-Bas et des produits belges en Espagne se fit exclusivement par des vaisseaux étrangers? En réalité non; la marine nationale y prenait encore malgré tout une certaine part, mais combien

(1) B. A. A SCH., 27 septembre 1752. S. F. G., 1048, n° 328.

(2) C. M., 850^s, pp 129-130.

(3) C. P., c. 1154.

restreinte ! Quelques vaisseaux belges continuaient à naviguer dans l'Atlantique et la Méditerranée, mais, pour se mettre à l'abri des corsaires, ils devaient se munir de passeports à l'étranger. La chose n'était guère possible en Angleterre, en Danemark ou en Suède. La Chambre de commerce de Bruges explique que l'obtention d'un passeport y était soumise à la prestation d'un serment, qui ne pouvait se prêter qu'avec le plus grand danger, dès que le vaisseau pour lequel on le demandait n'avait pas été construit sur des chantiers anglais, suédois ou danois et s'il s'y trouvait quelque intéressé pour plus d'un tiers, qui n'était pas régnicole ⁽¹⁾. Restait la Hollande. Pour pouvoir obtenir des passeports hollandais, les Belges se faisaient recevoir bourgeois à Middelbourg, Amsterdam ou Rotterdam. Ils étaient obligés d'affirmer sous serment que le navire pour lequel le passeport était demandé appartenait à un Hollandais ; le propriétaire belge faisait une vente simulée de son navire à un sujet hollandais, lequel prêtait alors le serment requis. L'acquisition du passeport était fort onéreuse. Tout demandeur de passeport devait remettre à l'amirauté de 6 à 10,000 florins pour l'abus qui pourrait être fait du passeport ; en outre, le Belge devait payer pour une bonne somme au Hollandais avec lequel il s'arrangeait. Celui-ci abusait quelquefois de sa situation, car, dit la Chambre de commerce de Gand, « *sachant qu'il étoit masqué, il tenoit couteau sous la gorge au vrai propriétaire* ».

De cette façon les armateurs belges pouvaient profiter des avantages dont jouissaient les Hollandais, grâce aux traités fait par les États Généraux avec les Barbaresques et même avec les Marocains ⁽²⁾.

En 1764, le Conseil des Finances constatait que les négociants Jean et Pierre de Loose, frères, raffineurs de sel, établis à Gand et qui faisaient le commerce du sel depuis plusieurs

(1) Chambre de commerce de Bruges au Conseil des Finances, 19 novembre 1765. C. FIN., c. 1627.

(2) Chambre de commerce de Gand, 19 octobre 1765. C. FIN., 1627.

années, notamment avec l'Espagne, étaient propriétaires de plusieurs navires ⁽¹⁾.

En 1765, la Chambre de commerce de Bruges estimait que les armateurs belges possédaient environ trente vaisseaux marchands ⁽²⁾. Quant à la compagnie qui s'était formée en 1749, elle n'avait eu aucun succès : elle ne mit jamais sur mer qu'un seul navire, et encore fallut-il le vendre à la suite de la banqueroute d'un des associés ⁽³⁾.

Cette navigation précaire se trouva menacée en 1765 par suite de la malveillance des Hollandais. Une ordonnance fut prise par l'amirauté de Zélande, le 17 septembre 1765, en vue de rendre impossible aux Belges l'acquisition de passeports hollandais. C'était une mesure de représailles contre les dispositions douanières, d'allures protectionnistes, prises à la même époque par le gouvernement autrichien.

Cette ordonnance de l'amirauté de Zélande dut produire une certaine sensation aux Pays-Bas, puisque nous voyons le Conseil des Finances consulter les Chambres de commerce de Gand et de Bruges sur l'influence qu'elle pourrait avoir sur la marine marchande nationale. Les deux Chambres s'accordent pour dire que ces mesures, une fois mises en vigueur, allaient mettre les Belges dans l'impossibilité d'acquérir en Hollande des passeports, et, partant, fermeraient à leurs vaisseaux l'Atlantique et la Méditerranée. Les marchands brugeois proposaient que l'on armât quatre ou cinq frégates pour escorter les vaisseaux belges dans leurs voyages en Espagne, où, disaient-ils, se fait notre principal commerce ⁽⁴⁾. Quant aux Gantois, ils exprimaient le vœu de voir tenter à nouveau la conclusion de traités de paix avec les régences barbaresques ⁽⁵⁾.

(1) Consulte du Conseil des Finances, 19 avril 1764. C. FIN., 1058.

(2) Chambre de commerce de Bruges, 19 octobre 1765. C. FIN., 1027.

(3) Pièce jointe à une relation du 11 août 1764. CR. A. P. B. D., 83 c. 11455.

(4) Chambre de commerce de Bruges au Conseil des Finances, 19 novembre 1765. C. FIN., c. 4627.

(5) Chambre de commerce de Gand, 19 octobre 1765. C. FIN., 1027.

Les événements ne justifèrent pas les appréciations pessimistes des deux Chambres de commerce. Un rapport du Comité de commerce de l'année 1780 nous apprend qu'à cette époque encore plusieurs négociants flamands et brabançons étaient propriétaires de navires, qu'ils équipaient pour les mers du Sud. Seulement ces navires étaient en fait plus hollandais que belges; le capitaine et l'équipage étaient de nationalité hollandaise et un Hollandais servait de prête-nom pour l'acquisition du passeport ⁽¹⁾.

Exception faite de ces quelques navires, il n'y avait absolument plus aucune navigation belge dans les mers du Sud ⁽²⁾. La raison de la préférence marquée pour les vaisseaux hollandais était due, d'après la Chambre de commerce de Bruges, au voisinage des Pays-Bas et des Provinces-Unies; en deuxième lieu, à ce fait que les Hollandais naviguaient à meilleur compte que toutes les autres nations et enfin à ce que plusieurs armateurs hollandais ne s'occupaient que d'aller chercher du fret dans tous les ports, tandis que ceux des autres pays se contentaient généralement qu'on les demandât ⁽³⁾.

Cette situation ne perdura pas jusqu'à la fin du XVIII^e siècle. A la suite de la guerre maritime de 1778-1783 des changements y furent apportés.

On sait que le soulèvement des colonies anglaises de l'Amérique du Nord déclencha une guerre maritime européenne, qui mit aux prises la France, l'Espagne et la Hollande d'une part, l'Angleterre de l'autre. Durant les années 1778 et 1779 plusieurs flottes et de nombreuses flottilles de corsaires parcoururent la mer en tous sens, arrêtant non seulement les navires marchands des belligérants, mais encore ceux des neutres. Tous les pays

(1) Rapport du Comité de commerce, 24 juin 1780, fo 5^{vo}. C. FIN., 1648.

(2) Ibid.

(3) Chambre de commerce de Bruges au Conseil des Finances, 19 novembre 1765, C. FIN., c. 1627.

commerçants sans distinction eurent à souffrir de cette insécurité de la navigation ⁽¹⁾.

Les Pays-Bas n'échappèrent point à la règle générale. La guerre maritime avait eu d'abord une influence heureuse sur le développement de notre marine nationale ; certains négociants avaient fait construire quelques petits bâtiments et en avaient acheté d'autres à l'étranger, pour les faire naviguer sous pavillon flamand ⁽²⁾ ; certains de ces navires furent saisis par des corsaires anglais, mais il ne semble pas qu'aucun d'eux ait été déclaré de bonne prise ⁽³⁾.

Vint ensuite la ligue de la neutralité armée, instaurée par Catherine II, et qui aboutit, comme on le sait, à la conclusion d'un règlement basé sur ce principe nouveau : le pavillon neutre couvre même la marchandise ennemie. Ce principe fut adopté par toutes les nations qui avaient une marine marchande, sauf l'Angleterre. Malgré le refus de celle-ci de reconnaître le droit nouveau, en fait, les neutres parvinrent à se faire respecter ⁽⁴⁾.

A cette circonstance, déjà si favorable, vint se joindre celle de la rupture entre l'Angleterre et la Hollande, accomplie le 20 décembre 1780. Le Gouvernement des Pays-Bas se rendit compte de l'influence que cet événement pourrait avoir sur la situation économique de nos provinces. Aussi le Ministre plénipotentiaire de Stahremberg fit-il faire des enquêtes par les Conseils privé et des finances sur l'attitude à prendre en l'occurrence ⁽⁵⁾.

Par suite de la rupture entre ces deux pays, les ports d'Ostende et de Nieuport devenaient les seuls neutres de toute l'Europe occidentale, depuis l'Oost-Frise jusqu'à la côte de

(1) H. VAN HOUTTE, *Contribution à l'histoire commerciale des États de l'empereur Joseph II*, *Vierteljahrsschrift für Social und Wirthschaftsgeschichte*, 1910, pp. 351 et suiv.

(2) Rapport du Comité de commerce, 24 juin 1780, F^o 6, 6^{vo}, C. F. N. , c. 1648.

(3) Mémoire sur la police maritime des Pays-Bas, F^o 1^{vo}, C. P. , c. 683.

(4) VAN HOUTTE, *op. cit.*, p. 351.

(5) Consulte du Conseil privé, 30 décembre 1780, CH. A. P. B., t. 400, D. 106 P. 1.

Portugal. Les vaisseaux anglais n'auraient plus dans l'Océan d'autres lieux d'accès. Heureusement ni l'un ni l'autre n'étaient propres à servir de séjour à une marine militaire ; on ne chercherait donc pas à s'en emparer. Ostende connut alors une période de prospérité extrême, et la ligue de la neutralité armée, en assurant les pavillons neutres, mit en vogue le pavillon belge.

En 1778, ce pavillon était encore si peu en usage, qu'on ne vit entrer durant cette année à Ostende que quatre-vingt-un vaisseaux qui le portaient, et encore fallait-il tenir compte que bon nombre de ces vaisseaux avaient fait cette année quatre ou cinq voyages. On supposait donc que le nombre des vaisseaux arborant le pavillon belge ne s'élevait guère que de vingt à vingt-cinq ⁽¹⁾.

En 1779, il entre à Ostende trois cent cinquante-huit vaisseaux portant pavillon belge ⁽²⁾.

En 1780, il en entre huit cent quatre-vingt-six ⁽³⁾.

En 1781, il en entre mil neuf cent cinquante-cinq ⁽⁴⁾.

Cette augmentation considérable ferait croire, au premier abord, à un développement sensible de notre marine marchande. De fait, le pavillon belge couvrait bien souvent des navires de propriété totalement étrangère et était emprunté pour jouir des avantages de la neutralité. Ce qui le prouve bien, c'est qu'une fois la guerre finie, le pavillon belge rentra tout à fait dans l'ombre. Il disparut, déclarait en 1787 la Chambre de commerce de Gand, *à la honte des nations* ⁽⁵⁾.

Cette vogue momentanée du pavillon belge eut cependant une très heureuse conséquence. C'est à cette occasion que de

(1) Mémoire sur la police maritime des Pays-Bas, fo 1 v^o. C. P., G. 683.

(2) Ibid., fo 2 v^o.

(3) Ibid., fo 2 v^o.

(4) Ibid., fo 3.

(5) Mémoire présenté aux États de Flandre par les députés de la Chambre de commerce de Gand, 23 juillet 1887. *Recueil de Mémoires*, cité p. 156.

nouvelles tentatives furent faites pour assurer aux vaisseaux des Pays-Bas le respect des corsaires barbaresques.

Nous avons vu où en était la navigation belge dans les mers méridionales au début de la guerre maritime. Aucun vaisseau, disait en 1780 le Comité de commerce, n'avait osé jusque-là s'aventurer avec le pavillon belge dans la Méditerranée, ni même se rendre à Cadix, de peur de tomber entre les mains des corsaires africains ⁽¹⁾. Cette affirmation est corroborée par une liste des navires venus d'Espagne et de Portugal et entrés à Ostende et à Nieupoort durant les mois de septembre 1779 à mars 1780. Il y en a cinquante-sept venus de l'Espagne et sept du Portugal. De ces soixante-quatre, cinquante sont hollandais, six danois, cinq suédois, un hambourgeois et deux flamands, venant l'un de Villa Vitrisa et l'autre de Malaga ⁽²⁾.

Le comte de Belgiojoso, en ce moment ambassadeur d'Autriche à Londres, insistait sur la nécessité de résoudre enfin la question barbaresque. Les commerçants des Pays-Bas, disait-il, étaient décidés à se soumettre à toutes les conditions qu'on voudrait leur imposer, tant était grande l'ardeur du commerce ⁽³⁾. La situation s'était modifiée depuis l'époque — de trente ans antérieure — où de Neny les déclarait incapables de contribuer aux présents à faire aux régences.

La rupture entre l'Angleterre et la Hollande avait rendu la situation plus précaire encore. Les navires hollandais devenaient impropres à la navigation vers l'Espagne. Pendant le seul mois de janvier 1781, les Anglais arrêtaient vingt navires hollandais en route pour Ostende. Il y en avait plusieurs qui venaient d'Espagne ⁽⁴⁾. On conçoit que les accidents de ce genre devaient entraver profondément nos relations avec la Péninsule.

(1) Rapport du Comité de commerce, 24 juin 1780. C. Fix., C. 1648.

(2) C. Fix., même carton.

(3) B. à Kaunitz, 8 décembre 1780. Ch. A. P. B., reg. 304, n° 42.

(4) Voir *Gazette van Gent*, les numéros de janvier et février 1781.

A Vienne nos affaires furent prises en considération. Kaunitz offrit de procurer aux navigateurs des Pays-Bas un passeport spécial délivré par la Porte et appelé *firman*. Cette pièce ne pouvait garantir une sécurité absolue, à cause de l'autorité précaire de Constantinople sur Alger, Tunis et Tripoli.

Pourtant, parfois les corsaires les respectaient; en cas de capture on pouvait plus facilement obtenir la restitution du vaisseau ⁽¹⁾.

On possède bon nombre d'exemplaires de firmans.

Ce sont de grandes et grosses feuilles blanches, dont le recto glacé est recouvert de caractères tures. Par cette pièce, le sultan intimait aux corsaires l'ordre de s'abstenir de toute attaque contre le navire qui en était porteur ⁽²⁾.

Les firmans ne devaient profiter qu'aux seuls sujets de l'Empereur, et, sur ce point, on avait donné aux régences les assurances les plus formelles ⁽³⁾. L'usage du pavillon belge par des navires étrangers était en ce moment très répandu, par suite de la guerre maritime. Un décret du 13 mai 1782 fixa les formalités à observer pour l'obtention d'un firman.

La demande devait être faite au magistrat local qui avait expédié les lettres de mer. Celui-ci envoyait la requête, avec avis, au conseiller des finances Baudier. A Bruxelles se faisait une enquête sur l'authenticité des lettres de mer et la véritable nationalité du navire. Les demandes approuvées étaient ensuite transmises au baron de Herbert, ministre d'Autriche à Constantinople, qui faisait la demande au sultan. Le firman devait être rendu quand le navire changeait de propriété ou de pavillon. Le moindre abus privait l'auteur de toute protection ⁽⁴⁾.

Toutes ces formalités semblent avoir été bien observées.

(1) Kaunitz à Stahremberg, 24 novembre 1780. C. FIN., c. 1657.

(2) Voir la traduction en appendice.

(3) S. E. G., l. 2181. Comité de commerce 73. Lettre du baron de Herbert, 11 mars 1782.

(4) *Placcarts de Flandre*, t. VI, p. 955.

On refusait un firman à ceux qui étaient venus récemment s'établir aux Pays-Bas ⁽¹⁾, ou bien à ceux qu'on soupçonnait n'être que des propriétaires fictifs ⁽²⁾.

Il est à peine besoin de dire que ces firmans n'étaient pas délivrés gratis. Le prix paraît avoir été variable. Nous avons trouvé l'indication de 25 florins ⁽³⁾, 35 florins ⁽⁴⁾, 23 florins 13 sols ⁽⁵⁾.

Dans quelle mesure les firmans protégèrent-ils les vaisseaux ⁽⁶⁾? Il semble que l'opinion de Kaunitz sur l'efficacité réelle, mais relative, de ce document ait été vérifiée par les faits.

(1) A la suite de la guerre maritime, de nombreux étrangers, des Hollandais étaient venus s'établir aux Pays-Bas et surtout à Ostende pour pouvoir plus facilement se servir du pavillon flamand. Lorsqu'un négociant de ce genre demandait un firman il était régulièrement éconduit. 20 septembre 1782, demande de Joachim Famin, récemment établi, éconduit. 24 septembre 1782, Christian Dutilh, établi à Ostende, mais Hollandais d'origine, éconduit; 5 octobre et 22 novembre 1782, Cornelly et Georges Cottens, tous deux récemment établis à Ostende, éconduits. C. FIN., c. 1657.

(2) Nous avons retrouvé une demande de ce genre datée du 30 septembre 1782. Un négociant habitant Ostende et né en cette ville, Bartholomé Tresson, demande un firman. Les échevins font observer que, quoique le personnage en question ait fait le serment que le navire pour lequel le firman est demandé lui appartient en pleine propriété, sans qu'aucun non-sujet de S. M. y ait la moindre part, il est cependant très apparent que le sieur Dutilh, aussi négociant d'Ostende, qui lui ne peut pas être considéré comme un sujet de S. M., puisque sa famille ne reside même pas aux Pays-Bas, était intéressé dans ce navire. Même on crut que l'acquisition que le même Tresson avait faite de ce navire était simulée et faite à dessein pour procurer au dit Dutilh des lettres de mer aux Pays-Bas. Le firman demandé fut en conséquence refusé. C. FIN., c. 1657.

(3) Lettre du négociant Willaert Baes et C^{ie}, 13 août 1781. C. FIN., c. 1657.

(4) Lettre du négociant Ray Rochets, 23 septembre 1781. C. FIN., c. 1657.

(5) Ibid.

(6) Des indications à ce sujet sont aussi fournies par une lettre de la firme Liebaert, Baes, Berdyn et C^e, d'Ostende, écrite le 23 mars 1781 au Conseiller des Finances Baudier : *Nous avons reçu les deux firmans turcs pour Louis Moné et Thomas De la Haye, dont nous ferons l'usage requis. nous vous en témoignons notre juste reconnaissance; pour vous en rembourser avec bien des remerciements, nous écrivons aujourd'hui à M. J.-J. Chapé, de Bruxelles, de vous venir compter fl. 48, 1 cent. Il seroit bien à souhaiter que notre au juste commerce pourroit porter toutes les nations du grand seigneur barbaresques, mores, etc., à respecter son pavillon. Nous vivons en espoir de continuer notre navigation que les circonstances du temps nous produisent, si nous pouvons entrer en sûreté dans la Méditerranée.*

Le négociant brugeois Joseph de Baere, chef de la maison de commerce Willaert Baere et C^{ie}, atteste que la navigation flamande a repris son ancien lustre dans la Méditerranée et que le prix d'assurance pour les navires munis de firmans était modique (1).

A ce témoignage formel, émanant d'une personne isolée, nous pouvons ajouter l'affirmation tacite du grand nombre de négociants et parmi eux les sommités du monde commerçant de l'époque, comme les Romberg, Herries, Liebaert et autres qui ne cessent de demander des firmans (2). Un rapport du Conseil des Finances du 2 juillet 1781 atteste qu'un grand nombre de firmans avaient été délivrés.

Assurément, depuis lors, le pavillon impérial reparut dans la Méditerranée.

avoir quelques établissements en Amérique, ce seroit, un grand avantage pour nos Pays-Bas Autrichiens. S'il fut possible que le Gouvernement de Bruxelles auroit une partie de firma turcs en avance, sans nom de capitaines ou de navires, pour être endossées par le Gouvernement à tous ceux qui en demandent, en produisant les lettres de mer en due forme délivrées par les magistrats respectifs, parce qu'on change de capitaines comme de domestiques selon et proportion qu'on découvre leur conduite, fidélité et capacité. car dans le temps présent l'on doit bien souvent s'en servir du premier venu qu'on ne peut connoître que dans la suite..... C. FIN., liasse 1714.

(1) Lettre du négociant Willaert, 13 août 1781. C. FIN., c. 1657.

(2) Le carton 1657, du C. FIN., contient de nombreuses demandes de firmans.

Pour l'année 1781, nous en avons retrouvé 81 se répartissant comme suit : Moyns, d'Ostende (6 : Mathys, de Bruges (1); Bowens, d'Ostende (1); Willaert, de Baere (1); Antoine d'Aubremé et Théodore de Sironval, de Bruxelles (1); Jean de Wael, d'Anvers (1); De la Gravière et C^{ie}, d'Ostende (1); Van Nuffel et C^{ie}, de Gand (3); De Gruyter et Solvyns, d'Ostende (1); Donck et Verercruysen, de Bruges (1); Gislain Demaret, de Bruxelles (1); Stival, d'Ostende (1); Hayart, d'Ostende (1); Willaers Baert et C^{ie}, de Bruges (1); De Mol, de Bruges (2); Bomberg et C^{ie}, d'Ostende (1); Liebaert Baes et Deryn (5); Van Schelle, de Bruxelles (3); V^{ie} Lambert Ronquière, de Bruges (1); Gilliots, de Bruges (1).

Pour l'année 1782, nous en avons retrouvé 56 : de Pauw, d'Anvers (1); de Vette, d'Ostende (2); Cornil-Joseph Ory, d'Anvers (1); Willaert Baes et C^{ie}, de Bruges (1); Charles le Bot, d'Anvers (5); Van Moorsel et C^{ie}, d'Ostende (1); Frédéric Romberg (12); Piemans Ruidam et C^{ie}, d'Ostende (1); Liebaert Baes et Deryn (14); Thelu Alexis, de Bruges (1); Oshea, d'Ostende (1); Valentin Jacobi, de Bruges (1); Kersselaers et C^{ie}, d'Ostende (1).

Le 22 février 1782, on accorde au négociant Vinck d'Ostende la permission d'exporter vers Lisbonne une cargaison d'armes de fabrication liégeoise; le 13 mars 1782, une permission semblable à destination de la côte d'Afrique est concédée à Romberg de Gand; le 2 avril 1782, la même chose à Chappel de Bruxelles; le 1^{er} juillet 1782, le capitaine Nicholz est autorisé à embarquer des canons pour la Turquie; le 31 octobre 1782, Bine et Overman d'Ostende peuvent équiper pour l'Afrique; le 20 novembre 1782, Jean Peemans reçoit une autorisation semblable pour la côte de Guinée. Chaque fois il est stipulé que l'expédition se fera sous pavillon impérial (1).

Tout péril de capture ne fut pas écarté. En 1781, les Algériens confisquèrent deux vaisseaux autrichiens munis de firmans; cela répandit l'alarme aux Pays-Bas (2). En 1782, un vaisseau impérial, rencontrant un corsaire et se croyant attaqué, fit feu et tua cinq pirates (3). Cela faillit amener les conséquences les plus fâcheuses, et ce, juste au moment où l'on venait de donner aux Pays-Bas les assurances les plus formelles (4). Peu après, le bruit se répandit qu'un vaisseau de Trieste et un toscan, tous deux munis de firmans, avaient été arrêtés (5).

Un rapport du Comité de commerce (6) et une lettre du négociant ostendais Herries (7) attestent aussi l'insuffisance des firmans.

Il était cependant de nécessité absolue que la marine marchande fût efficacement protégée. La navigation sur l'Espagne surtout devait être en sécurité, sans quoi, disait le Comité de commerce, on ne pourrait jamais songer à avoir une navigation

(1) C. FIN., 1. 1672.

(2) Romberg à Crumpipen, 4 novembre 1781. C. FIN., c. 1637.

(3) COM. COM., 122. S. E. G., 2181.

(4) COM. COM., Ibid.

(5) *IBID.*

(6) COM. COM., 127. S. E. G., 2160^e.

(7) Herries à Baader, 30 janvier 1783. S. E. G., 2184.

étendue, et force serait de se servir à tout jamais de vaisseaux étrangers ⁽¹⁾.

Cette importance de la sécurité du pavillon était d'ailleurs de notoriété publique dans le monde des négociants, et ce qui le prouvait bien, c'était l'empressement général qu'on montrait aux Pays-Bas pour concourir aux présents à faire aux Barbaresques, pour leur acheter la sécurité du pavillon ⁽²⁾. Le comte Charles de Proli déclarait que l'un des obstacles au développement du commerce des Pays-Bas, dans la Méditerranée et le Levant était la crainte des Barbaresques ⁽³⁾, et Frédéric Romberg demandait instamment qu'un traité de paix fût conclu avec les Algériens, dût-on, pour y parvenir, faire des sacrifices et des dépenses considérables ⁽⁴⁾.

La même année 1783, les magistrats de Gand, dans une lettre concernant les moyens à employer pour encourager les marins étrangers à se fixer dans les places maritimes de la Flandre autrichienne, attiraient l'attention sur l'importance de la sécurité du pavillon par rapport au commerce en général et en particulier de celui de l'Espagne ⁽⁵⁾.

(1) Rapport du Comité, 11 janvier 1783. S. E. G., 2160^e. COM. COM., 127.

(2) Ibid.

(3) COM. COM., nos 180-187. S. E. G., 2153.

(4) Ibid.

(5) Lettre du 21 février 1783. S. E. G., 2180 : *Si V. M. daignât protéger son pavillon et le faire efficacement respecter par les Turcs et les autres nations barbaresques, au point que les navires de ses sujets n'eussent rien à craindre des pirateries et entreprises de ces nations, car les firmans dont quelques navires impériaux sont munis ne leur donnent pas toutes les sécurités, dont jouissent les vaisseaux des autres nations, cela étendrait et favoriserait beaucoup la navigation de ces pays et nous procurerait en tout temps la navigation sur l'Espagne et dans la Méditerranée, dont entre autres les Hollandais tirent tant de parti, quantité de productions de la Flandre et du Brabant et notamment les toiles sont fort désirées en Espagne. Les Hollandais en tirent une grande quantité de ce pays pour faire leur commerce avec cette nation; les sujets de V. M. pourraient donc exercer ce commerce avec plus d'avantage que les Hollandais. Pouvant les fournir à plus juste prix aux Espagnols, le débit en sera plus grand. Tout ce pays en général en ressentirait du bénéfice puisque plus les marchandises d'un pays sont tirées à l'étranger plus les manufacturiers et les artisans, qu'ils sont obligés d'employer, profitent.*

On fit donc de nouvelles tentatives. Herbert fut chargé de réclamer les vaisseaux qui avaient été saisis. Puis on chercherait à s'aboucher avec les Barbaresques eux-mêmes, dans l'espérance que, poussés par leur insatiable cupidité, les régences se laisseraient séduire par l'appât des cadeaux.

Ce fut aux Algériens qu'on s'en prit d'abord. Le sultan leur envoya un de ses chambellans avec l'agent autrichien Timoni. Le bey s'inclina ; les vaisseaux pris furent relâchés, des ordres formels donnés pour l'avenir ⁽¹⁾. Celui de Tunis promit également de se conformer aux ordres de la Porte ⁽²⁾. Enfin, le 8 août 1783, un édit du sultan Abdul-Hamid (1774-1789) enjoignit formellement à tous les corsaires de Barbarie de respecter le pavillon impérial et donna à l'Autriche les garanties les plus formelles ⁽³⁾.

Les conventions ainsi conclues paraissaient résoudre enfin d'une façon définitive la question des Barbaresques. C'était bien l'opinion qu'on en avait à Vienne et c'est ce qui faisait écrire à Belgiojoso par Joseph II : *Vous aurez, je crois, déjà reçu par le Prince de Kaunitz toutes les assurances et certitudes les plus fortes, en s'offrant même à tout dédommagement, que la Porte nous a données pour assurer notre pavillon contre les Barbaresques ; par conséquent, ce grand obstacle est levé* ⁽⁴⁾. Les traités inspirèrent aussi la sécurité dans le monde des négociants. Depuis que Sa Majesté a fait des traités avec les Barbaresques, disait le négociant Romberg, nous ne doutons nullement que notre pavillon n'y soit aussi respecté que celui des autres puissances ⁽⁵⁾.

(1) S. E. G., 2181. COM. COM., 122.

(2) *Gazette des Pays-Bas*, 25 mars 1784.

(3) *Recueil des traités et conventions conclus par l'Autriche avec les Puissances étrangères depuis 1763 jusqu'à 1856*. Leipzig, t. I, p. 321.

(4) S. E. G., 2160^b. COM. COM., 127.

(5) A. CAUCHIE, *Le comte L.-G.-M. Barbiano di Belgiojoso* (B. C. R. H. Bruxelles, 1912, p. 231.)

Les assurances une fois obtenues, on s'occupa de la question des passeports dont il faudrait se munir pour démontrer la qualité de vaisseau impérial.

Le Comité de commerce, instruit de ce que de nouvelles négociations allaient être faites, avait fait procéder secrètement à une enquête sur les procédés employés ailleurs à cet effet. Songa, le consul d'Autriche à Londres, Bozenhard, celui de Copenhague, le comte de Proli et le négociant ostendais Herries furent chargés de cette enquête.

La réponse de Herries est conservée (1).

Il en résulte que la France, l'Angleterre, le Danemark et la Suède avaient des traités avec les Barbaresques, des consuls auprès des diverses régences, et délivraient elles-mêmes des passeports. La forme de ces pièces était différente d'un pays à l'autre. Le grand nombre de corsaires étaient illettrés et se contentaient de vérifier les caractères extérieurs de la pièce, qui leur était soumise en cas de rencontre. Sur l'extrémité supérieure du passeport se trouvait généralement une gravure traversée par une raie irrégulière. D'après celle-ci, on détachait du passeport un *coupon*. Ces coupons remis aux régences étaient distribués aux corsaires et servaient à vérifier l'authenticité des passeports remis aux vaisseaux marchands.

A la suite des dernières négociations avec les Barbaresques un passeport de ce genre fut en usage aux Pays-Bas. C'est le *scontrino*.

On aurait voulu se dispenser des *firmans*. Longtemps ils ne purent servir qu'à un seul voyage. En 1783 cet inconvénient disparut (2). La navigation des Pays-Bas n'étant protégée que par l'intermédiaire de la Porte — sur ce point la chose était différente ailleurs — et aucune marine de guerre autrichienne

(1) S. E. G., 2184.

(2) Ibid., 2179. *Mémoire relatif aux arrangements avec les Barbaresques.*

ne pouvant assurer par la force le respect des conventions, il fallut bien continuer à se servir de firmans (1).

Il y eut donc désormais deux passeports : le *scontrino* et le *firman*.

Le *scontrino* était un passeport découpé, analogue à celui usité en Hollande et en Angleterre.

Déjà, avant les arrangements définitifs, on avait exprimé aux Pays-Bas le désir d'être muni de passeports découpés. Ceux-ci inspiraient confiance aux équipages. En 1782, le Sr de Hert et C^e de Gand écrivait qu'il ne pouvait réussir à persuader leurs capitaines et équipages à s'engager dans la Méditerranée avec le firman. Il leur fallait des *diplômes découpés*. A défaut de cette pièce les armateurs étaient forcés de payer des salaires exagérés. *Si nous eussions, écrivent-ils, un diplôme du Gouvernement, découpé, nous aurions un capitaine de 40 à 50 florins par mois, et les matelots de 24 à 28 florins, alors qu'il nous faut donner 80 florins à un capitaine et 40 à un simple matelot. Même à ce prix on n'avait que des novices* (2).

Le baron de Herbert, ambassadeur de Joseph II à Constantinople, avait à son tour suggéré l'usage de passeports semblables (3). Kaunitz disait que ces passeports étaient regardés par les Turcs comme le moyen le plus sûr de contrôler les firmans (4).

L'usage des *scontrini* se répandit donc aux Pays-Bas.

Le *scontrino* est un parchemin sur lequel il y a une estampe, traversée par une ligne sinueuse, et dont on a détaché la partie supérieure.

On ne saurait fixer ce qui était écrit sur le *scontrino*. Le Comité de commerce, dans un de ses rapports, déclarait qu'il fallait adopter une formule toute simple, comme en Hollande

(1) S. E. G., 2179. *Mémoire relatif aux arrangements avec les Barbaresques*.

(2) Lettre du 20 juillet 1782. S. E. G., 2181. Com. Com., 73.

(3) Ibid. Rapport du 1^{er} mai 1782.

(4) Ibid.

et en Angleterre, sans aucune indication sur la nature du navire, l'équipage, etc. Tout cela pour éviter des chicanes ⁽¹⁾.

Les scontrini devaient être rédigés en français ⁽²⁾. Ils étaient tous signés par le chancelier qui les remettait en blanc au ministre plénipotentiaire. Celui-ci y mettait les indications nécessaires ⁽³⁾.

Les scontrini restèrent en usage aux Pays-Bas jusqu'à la fin du XVIII^e siècle ⁽⁴⁾. Des agents impériaux avaient été nommés auprès des régences. A Alger, on avait désigné le consul de Suède, Brandel; à Tunis et à Tripoli, les consuls de Hollande, de Nysen et Warusman ⁽⁵⁾. La désignation de pareils personnages, appartenant à des nations concurrentes, provoqua des appréhensions aux Pays-Bas. Le Comité de commerce déclara qu'on ne pourrait avoir aucune confiance en eux.

Leur fonction principale était de remettre aux différentes régences les talons de scontrini à répartir entre les corsaires.

D'après les arrangements conclus avec la Porte, les États de Joseph II n'étaient pas tenus de faire des présents aux Barbaresques. Pourtant, voulait-on profiter réellement de la paix promise, il fallait faire des cadeaux aux deys et à leurs ministres; on devait fournir en outre la rémunération des agents établis auprès des régences ⁽⁶⁾.

(1) Rapport du 6 novembre 1783. COM. COM., 127. S. E. G., 2160².

Voici la traduction d'un passeport hollandais :

De par les Conseillers commis par l'Amirauté des Provinces-Unies des Pays-Bas.

Laissez passer le navire N..., capitaine N..., avec ses passagers, effets et marchandises, sans aucun empêchement, préjudice, saisie, ni molestation, nous étant consté par bons témoignages, que ledit navire appartient à des sujets des P.-U. des P.-B. Donné sous notre signature et sous le scel de l'Amirauté a le du mois

A toutes les personnes qu'il peut appartenir.

(2) Kaunitz à Belgiojoso, 9 mars 1786. C. FIN., 1627².

(3) Le même au même, 1^{er} mai 1786.

(4) Relation aux commissaires d'amirauté à Ostende, 29 septembre 1789. C. G. G., c. 154.

(5) S. E. G., 2160². COM. COM., 127.

(6) *IBID.*

Déjà, avant les arrangements définitifs, on s'était préoccupé aux Pays-Bas de la manière de faire face aux charges nouvelles. Le Comité de commerce, chargé de l'examen de la question, fit rapport à ce sujet, le 2 janvier 1784. Il proposait de rejeter la grosse partie de la charge sur l'Autriche, parce qu'elle avait un littoral plus étendu que celui des Pays-Bas ⁽¹⁾. Une autre proposition, faite par lui, était de fixer à 30 florins le prix du scontrino et à compléter la somme que cela produirait au moyen des biens des Trinitaires supprimés, ou par des subsides des États de Flandre ⁽²⁾.

Le 9 mars 1786 la question était encore sans solution.

Les corsaires d'Alger, de Tunis et de Tripoli n'étaient pas les seuls que les vaisseaux flamands eussent à craindre; ceux du Maroc étaient tout aussi peu désirables. Ils ne le cédaient en rien aux trois régences. *Maroc*, écrit le consul Ricci, *a les plus gros corsaires, étant la plupart frégates; il est à même de fermer, pour m'exprimer ainsi, le détroit aux passants; le commerce d'Ostende pourra donner à V. E. les raisons de la nécessité de convenir avec Maroc, et vous dire qu'il n'y a point de milieu de profiter du moment ou de renoncer à la sécurité de la navigation* ⁽³⁾. Les vaisseaux se dirigeant vers l'Espagne avaient, plus que tous les autres, à craindre la rencontre des corsaires marocains et, sans convention avec ceux-ci, tous les traités faits avec Alger, Tunis et Tripoli resteraient lettre-morte ⁽⁴⁾. Les firmans étaient, vis-à-vis des Marocains, sans utilité aucune, car ceux-ci étaient indépendants du sultan ⁽⁵⁾. Il n'y avait vis-à-vis d'eux qu'une seule ligne de conduite à suivre : c'était d'agir comme le faisaient les autres puissances maritimes : leur acheter la paix par des présents annuels, soit en

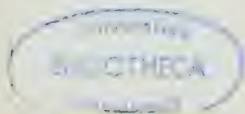
(1) S. E. G.

(2) IBID.

(3) IBID.

(4) IBID., 2179. *Mémoire sur les affaires barbaresques.*

(5) IBID.



argent, soit en nature ⁽¹⁾. Un traité fut conclu entre eux et Joseph II, le 16 octobre 1783 ⁽²⁾, en vue d'assurer de leur part l'immunité de nos vaisseaux marchands. Il eut pour conséquence, entre autres, d'empêcher les corsaires d'Alger et de Tunis de se servir du pavillon marocain pour s'attaquer aux vaisseaux impériaux ⁽³⁾. Les scontrini servaient également de pièce d'identité vis-à-vis des Marocains ⁽⁴⁾.

La question barbaresque était-elle close ?

La réponse à cette question semble devoir être affirmative.

Les conventions conclues, on l'a vu, inspirèrent confiance dès le début. Si les négociations avec les régences furent rapides, les mesures d'application furent longtemps discutées. En 1786, une question encore était pendante. Dans tous les documents relatifs à la question et postérieurs à 1783, on remarque l'absence de toute plainte sur une violation quelconque de la paix. En 1786, le pavillon impérial semble avoir joui d'une pleine sécurité, puisque les Américains qui font voile vers l'Italie demandent à s'en servir ⁽⁵⁾. En 1787, la Chambre de commerce de Gand fait une peinture ultra-pessimiste de la situation faite à la marine belge. Elle ne souffle mot des barbaresques.

Jusqu'à quelle mesure le commerce hispano-belge eut-il recours, dès lors, à la marine marchande nationale pour ses expéditions ?

Se dégage-t-il de l'intermédiaire hollandais ?

Cette question, sur laquelle il importerait souverainement d'être renseigné, reste obscure faute de documents. Il faut noter, en effet, que vers 1786 le Comité de commerce disparaît et avec lui la meilleure source d'informations que nous pouvions utiliser pour la connaissance de la situation économique à la fin

(1) Rapport du Comité, 9 novembre 1782. S. E. G., 2460². COM. COM., 127.

(2) BEER, *op. cit.*, p. 90.

(3) *Ibid.*

(4) Kaunitz à Belgiojoso, 9 mars 1786. C. FIN., c. 4627².

(5) VAN HOUTTE, article cité du *Viertelj.*, p. 369.

du XVIII^e siècle. Depuis lors les documents concernant le commerce, la navigation, l'industrie deviennent extrêmement rares. La réalisation des réformes politiques et religieuses de Joseph II et la crise politique qui en résulta ne sont peut-être pas étrangères à ce phénomène.

La seule source importante que nous ayons pu utiliser pour connaître la situation de la navigation belge à la fin de notre période est le mémoire déjà cité de la Chambre de commerce du 23 juillet 1787.

Les députés rappellent la vogue dont le pavillon national a joui pendant la guerre maritime et déplorent le tort que la cessation de celle-ci lui a causé : *La navigation sur l'Espagne, disent-ils, est entravée par ce fait que les navires flamands allant y transporter les produits de l'industrie nationale se trouvent communément dans l'obligation de retourner en lest, de façon que cette navigation sera toujours désavantageuse tant que la recharge ne soit assurée et puisse procurer du bénéfice.*

Pour mettre un terme à cette situation la Chambre proposait au Gouvernement de favoriser l'importation, aux Pays-Bas, du sel brut venant d'Espagne et de Portugal, en entravant l'importation du sel d'Angleterre. Moyennant cet arrangement, dit-elle, nos navires seraient assurés de leur retour et la navigation pourrait se faire avec succès ⁽¹⁾.

On peut en conclure, semble-t-il, que la marine nationale prit, à la fin du XVIII^e siècle au moins, une certaine part au transport de nos produits vers l'Espagne et que les Barbaresques nous laissaient enfin un peu de répit.

Ce ne fut que pour un temps. En 1815, les pirateries des Barbaresques dans la Méditerranée faisaient encore la terreur de nos marins ⁽²⁾.

(1) *Recueil de mémoires cité*, p. 154.

(2) VAS HOUTER, *op. cit.*, p. 288.

CHAPITRE IV.

L'objet du commerce hispano-belge.

Sources spéciales de ce chapitre. — Tableau d'ensemble des produits importés. — Les principaux produits d'importation. — Les principaux produits d'exportation. — La balance du commerce. — La Compagnie de Saint-Ferdinand de Séville.

Pour pouvoir apprécier exactement les relations mercantiles existant entre deux pays, il faut évidemment connaître quels sont les produits échangés. C'est l'objet de ce chapitre.

On a vu, dans la préface, les différentes sources qui ont fourni les matériaux de cette étude. A cette énumération générale, il y a lieu d'ajouter ici quelques indications spéciales sur certaines sources importantes, qui ont servi à peu près exclusivement pour ce chapitre.

Il s'agit tout d'abord des registres 830 et 831 du Conseil des Finances, indiqués comme étant une *Statistique complète des manufactures, fabriques, usines et ateliers de la Belgique*. En

fait, on y trouve consignés les résultats d'une enquête, faite en 1764 par le Gouvernement, sur la situation économique du pays ⁽¹⁾. Pour toutes les manufactures on indique l'endroit d'où viennent les matières premières et où se débitent les produits fabriqués.

On connaît beaucoup moins les registres 809 à 828 du même Conseil. Ce sont des rapports généraux du trésorier général, baron de Cazier, pour les années 1760-1781. Le but de ces rapports est de faire un exposé général des recettes et des dépenses, accompagné d'un commentaire, relatif aux augmentations ou diminutions, et de l'énumération des principales dispositions faites par le Conseil des finances en matière douanière ou autre. La partie de chaque rapport consacrée aux droits de douane fournit à l'histoire commerciale un appoint des plus sérieux.

Il faut déplorer l'absence de rapports semblables pour le reste du XVIII^e siècle. Ils eussent fourni une source de toute première valeur pour connaître la politique mercantile du gouvernement autrichien et les principes qui l'inspirèrent. Le gouvernement des Habsbourgs d'Autriche s'est parfaitement rendu compte de l'influence que pouvait exercer sur le commerce le régime des douanes. C'est ce qui explique la multiplicité de ses dispositions sur la matière.

Il y a lieu enfin d'attirer l'attention sur les *Relevés généraux des marchandises entrées, sorties et transitées par les Pays-Bas autrichiens*, auxquels nous avons emprunté les renseignements de statistique que l'on trouvera au cours de ce chapitre. Ils concernent la période de 1761 à 1793 et constituent le travail de statistique le plus important qui ait été exécuté en Belgique sous l'ancien régime.

(1) Sur la valeur de cette enquête, on connaît l'étude de M. ARM. JULIN : *Les grandes fabriques en Belgique vers le milieu du XVIII^e siècle (1764)*. (MEMOIRES COURONNÉS ET AUTRES MÉMOIRES DE L'ACADEMIE ROYALE. T. LXIII, 1903-1904.)

Ce sont évidemment des essais, bien défectueux sous certains rapports ⁽¹⁾.

On peut retrouver dans le travail de M. Finot, sur le commerce de la Flandre avec l'Espagne au moyen âge, différents documents qui renseignent d'une manière exacte et détaillée quels étaient les produits d'importation espagnole, tant au moyen âge qu'au XVI^e siècle ⁽²⁾.

Pour le XVIII^e siècle, nous ne connaissons qu'une seule liste complète, ou au moins se prétendant telle. C'est celle que Guillaume Schamp donne comme pièce justificative à un de ses mémoires et qu'il intitule : *Liste dans laquelle on verra avec quelle modération et petits droits on reçoit aux Pays Bas toutes les marchandises, crus et productions d'Espagne, suivant le tarif.*

Les produits cités sont, outre les denrées coloniales, toutes sortes d'herbes, racines et semences ; laines d'Espagne de toutes sortes, poils de castor et de lapin ; potin d'Espagne à plomber les pots ; fruits, citrons, oranges, grenades, noisettes, olives, fruits séchés, dattes, figues, raisins, amandes, châtaignes, huile d'olive, roseaux d'Espagne, safran, tabac en poudre, vin, eau-de-vie, liège, drogues fines minérales, nattes en jonc, savon, peaux, sel ⁽³⁾.

Il va de soi que ni au moyen âge, ni à l'époque moderne, tous les produits cités n'étaient également importants.

Les produits espagnols dont l'importation au moyen âge est la plus considérable sont les fruits, l'huile d'olive, le vin, le sel, le fer et les laines. Il en est encore ainsi au XVIII^e siècle, sauf pour le fer, qui a complètement disparu.

L'Espagne est au XVIII^e siècle, avec le Portugal et l'Italie, le grand fournisseur de fruits. L'importation en était facilitée par

(1) On connaît l'origine et la valeur de cette statistique d'après l'article de J. MEES : *La Statistique douanière de la Belgique*. (REVUE BELGE D'HISTOIRE, n° 1. Louvain, 1914, pp. 72 et suiv.)

(2) FINOT, *op. cit.*, p. 261.

(3) B. R. B., Mns. 7252-7253, f° 73.

la modicité des droits d'entrée, qui, fixés par le tarif de 1680, ne subirent aucune modification. Le tableau suivant, emprunté également à un mémoire de Schamp, permet de juger de la modicité des droits à payer.

	Prix.	Valeurs.	Ad val.
Citrons la caisse	45 s.	Fl. 13	» donc 5%
Oranges id.	12 s.	Fl. 15	» id. 4%
Grenades le 100	10 s.	Fl. 17	» id. 3%
Noisettes de Biscaye . . . les 100 livres	3 s.	Fl. 7.10	id. 2%
Olives les 150 pots	2 fl.	Fl. 67	» id. 3%
Toutes sortes de fruits secs . les 100 livres	10 s.	Fl. 25	» id. 2%
Dattes id.	1 fl.	Fl. 50	» id. 2%
Figues id.	7 s.	Fl. 9.10	id. 3%
Raisins id.	6 s.	Fl. 10	» id. 3%
Amandes id.	12 s.	Fl. 30	» id. 2%
Châtaignes id.	6 s.	Fl. 8	» id. 4%

La quantité de fruits du Midi, importés aux Pays-Bas, était considérable; les relevés généraux en font foi; ils ne distinguent malheureusement pas les fruits venant d'Espagne de ceux d'Italie et de Portugal.

Voici, à titre de spécimen, les chiffres indiqués pour les années 1765, 1770, 1775, 1780, 1786 et 1790 :

	1765.	1770.	1775.
Oranges et citrons caisses	2,951	3,355	3,591
Id. id. . . . nombre	4,196,195	2,197,111	567,150
Dattes livres	489	132	346
Figues id.	1,012,417	1,136,488	1,003,075
Raisins id.	151,605	348,153	367,529
Corinthes id.	242,396	555,860	345,484
Amandes longues . . . id.	1,598	2,647	1,068
Id. courtes . . . id.	72,216	69,435	82,411
Id. en écailles. . . id.	34,005	56,627	68,954
Câpres d'Espagne . . . id.	3,313 (2)	3,616 (2)	2,284 (4)

(1) B. R. B., Mns. 7252-7253, fo 73.

(2) C. FIN., reg. D. E. S. n° 233, fos 54-57 vo.

(3) IBID., n° 238, fos 54-54 vo.

(4) IBID., n° 243, fos 53-56.

	1780.	1786.	1790.
Oranges et citrons . caisses	3,529	6,150	4,692
Id. id. . . nombre	156,740	258,025	252,970
Dattes livres	84	141	98
Figues id.	684,396	955,867	1,226,839
Raisins id.	252,173	259,903	244,768
Corinthes id.	310,125	695,025	426,313
Amandes longues . . id.	1,950	2,561	2,979
Id. courtes. . . id.	75,658	113,075	130,606
Id. en écaillés. . id.	96,481	26,842	41,458
Câpres d'Espagne . . id.	1,189 (1)	1,662 (2)	1,121 (3)

Les importations de fruits d'Espagne se firent longtemps par l'intermédiaire des Hollandais; dans la suite cette intervention étrangère diminua notablement. Le rapport du baron de Cazier de 1767 signale que depuis qu'il arrivait à Ostende plus de navires d'Espagne et de Portugal, les Pays-Bas revendaient aux étrangers des fruits du Midi, alors que précédemment on les recevait presque tous en seconde main de la Hollande (4). L'intervention hollandaise ne disparut jamais complètement. En 1792, la veuve Pieters, négociante de Gand, avait encore reçu des fruits du Midi par la voie de Hollande (5).

L'Espagne expédiait régulièrement des quantités considérables de vin aux Pays-Bas.

Les vins espagnols venaient surtout de Malaga, d'Alicante, de Sainte-Marie, de Porto-Real, de San-Lucar et de Cadix. Ils se débitaient dans l'Europe entière. Anglais et Hollandais en faisaient une consommation considérable et s'en servaient comme objet de commerce avec les pays du Nord (6). Dans certains endroits on les préférait aux vins de France; sous ce

(1) C. FIN., reg. D. E. S., n° 248, f°s 45-48.

(2) IBID., n° 253, f°s 46-48.

(3) IBID., n° 524, f°s 47-49.

(4) IBID., reg. 816.

(5) IBID., liasse 1670.

(6) SAVARY DES BRUSLINS, *op. cit.*, t. III, p. 639.

rapport, la situation était différente chez nous, où les vins français jouissaient d'une préférence marquée.

Le tarif de 1680 établit, pour les vins d'Espagne et d'Italie, un régime de faveur, en ne fixant les droits d'entrée qu'à 10 florins par tonneau de 6 aimes. Ces 10 florins correspondaient, au milieu du XVIII^e siècle, à 4^o%, *ad valorem*, le tonneau valant en moyenne 250 florins (1).

Les relevés généraux indiquent d'une façon approximative la quantité de vins d'Espagne importés chaque année. De 1760 à 1776 les liqueurs sont mises en commun avec les vins; depuis 1776 on indique sous la même rubrique les vins d'Espagne et d'Italie.

Voici quelques chiffres :

En 1760, il entre	1,924	aimes	(2).
En 1763, id.	3,316	id.	(3).
En 1770, id.	4,886	id.	(4).
En 1775, id.	4,924	id.	(5).
En 1780, id.	5,887	id.	(6).
En 1785, id.	3,746	id.	(7).
En 1790, id.	4,741	id.	(8).

On peut dire qu'il entrait en moyenne 4,500 aimes de vins d'Espagne par an, y compris les liqueurs et les vins d'Italie.

(1) B. R. B., Mns. 7252-7253, f^o 73.

Les vins de France payaient 24 florins ou 36 florins par tonneau, suivant qu'ils étaient blancs ou rouges. De là, de multiples tentatives de fraude. En voici un échantillon : En août 1784, un marchand de Bruges, N. van Lierde, importe du vin de France et fait, *par hâte ou mégarde*, une déclaration ainsi conçue : *de Cette, quatre pièces ordinaires de vin d'Espagne*. Les douaniers s'aperçoivent de la fraude et saisissent. Van Lierde a l'outrecuidance de se plaindre, prétendant qu'il a fait erreur, que sa déclaration *ne diffère en tout que d'un seul mot* de la vérité. Ses protestations — faut-il le dire ? — ne furent pas admises.

(2) C. FIN., reg. 507.

(3) *IBID.*, reg. D. E. S., 233, f^o 123.

(4) *IBID.*, 238, f^o 117

(5) *IBID.*, 243, f^o 119 *vo*.

(6) *IBID.*, 248, f^o 103 *vo*.

(7) *IBID.*, 252, f^o 104 *vo*.

(8) *IBID.*, reg. 524.

Le minimum constaté est 1,924 aimes en 1760; le maximum 8,159 en 1771 ⁽¹⁾; sauf cette année d'exception, il n'entra jamais 6,000 aimes.

Les vins d'Espagne venaient en concurrence avec les vins de France, du pays de Baar, du pays du Rhin et de la Moselle. Les chiffres indiquent clairement que les vins d'Espagne viennent au dernier rang.

Le tableau suivant en fait foi :

Années.	France.	Baar.	Rhin et Moselle.	Espagne.	Total.
1760 . . .	68,609	13,092	8,888	1,924	92,516 ⁽²⁾
1765 . . .	75,686	8,869	4,612	3,516	92,683 ⁽³⁾
1770 . . .	18,856	4,799	5,984	4,886	34,515 ⁽⁴⁾
1775 . . .	58,834	1,168	4,754	4,924	69,680 ⁽⁵⁾
1780 . . .	72,026	10,199	16,000	5,887	107,112 ⁽⁶⁾
1785 . . .	58,340	12,065	7,229	3,746	81,380 ⁽⁷⁾
1790 . . .	33,502	9,651	6,281	4,741	53,725 ⁽⁸⁾

Toutes les importations de vins d'Espagne ne se faisaient pas directement; certains négociants, au lieu d'acheter eux-mêmes les quantités dont ils avaient besoin, préféraient se les procurer de seconde main. Il en était ainsi notamment de ceux du Luxembourg, à qui les Hollandais et les Liégeois servaient d'intermédiaires.

Une ordonnance du Conseil des finances, en date du 19 novembre 1766, permit le passage libre des vins d'Espagne, des fruits secs et d'autres articles, qui, entrant par Ostende et par Nieuport, étaient destinés à passer au Luxembourg. Ces pro-

(1) C. FIN., reg. D. E. S., 239, fo 116 vo.

(2) IBID., reg. 507.

(3) IBID., reg. D. E. S., 233, fos 122-123.

(4) IBID., 238, fos 116 vo-117 vo.

(5) IBID., 243, fos 118 vo-119 vo.

(6) IBID., 248, fos 103 vo-104 vo.

(7) IBID., 252, fos 104 vo-105 vo.

(8) IBID., reg. 524.

duits n'avaient à payer que les droits fixés par le tarif du Luxembourg, qui était beaucoup plus modéré que celui appliqué dans les autres provinces.

Le 17 janvier 1771, cette mesure était encore étendue à d'autres produits. Le trésorier général constatait, à cette occasion, que depuis peu les Luxembourgeois commençaient à faire venir leurs produits directement par Ostende ⁽¹⁾.

Dans une représentation faite au Conseil des finances, le 22 décembre 1775, le corps des marchands de vin de Louvain, Bruxelles, Anvers et Malines constatait que deux raisons avaient poussé le plus grand nombre des marchands de vin à préférer la voie de Hollande à celle d'Ostende : la plus prompte expédition et la différence du fret. Le fret de Hollande sur Anvers, par exemple, coûtait 1 fl. 6 s. par tonneau, celui d'Ostende sur Anvers 4 fl. 17 ¹/₂ s. ⁽²⁾.

La disproportion était trop grande.

Ce fut sans doute en vue d'atténuer ces difficultés que le Conseil des finances ordonna dans la suite, par lettre-circulaire adressée aux officiers des douanes d'Ostende et de Bruges, de laisser passer, moyennant acquit-à-caution, les vins venant directement des ports d'Espagne, vers les villes de l'intérieur. Il ne faudrait payer les droits de douane qu'à l'arrivée à destination ⁽³⁾.

Pour en finir avec les denrées alimentaires, il reste à signaler le sel gris.

L'industrie du raffinage du sel était aux Pays-Bas profondément entravée par l'égalité des droits d'entrée à payer sur le sel blanc et le sel gris. Cette égalité, imposée par l'article 13 du traité de Munster, avait produit les plus fâcheux effets, d'autant plus que si elle fut observée rigoureusement du côté

¹⁾ Rapport du trésorier général, 1771. C. FIN., reg. 820.

²⁾ C. FIN., l. 2149.

³⁾ BRIAVOINE, *op. cit.*, pp. 35-36.

des provinces du Sud, les Hollandais ne se firent pas faute de la violer ouvertement.

Le mémoire déjà cité de Wynants montre clairement qu'en 1728 l'industrie du raffinage était dans une situation lamentable. Les raffineries de Bruxelles sont anéanties ; celles d'Anvers sont entravées parce que les Hollandais empêchent qu'on aille prendre de l'eau salée à la mer ; celles de Flandre végètent ⁽¹⁾.

La situation resta telle, sans doute, pendant tout le règne de Charles VI. Le traité de la Barrière fut appliqué dans toute sa rigueur. A la fin pourtant, en 1737, on accorda une réduction d'environ 22 % sur les droits d'entrée à payer pour les importations de sel gris, de sorte que pour une quantité de 122 razières, on ne devait payer les droits que pour 100 razières, les autres étant dispensées de tout droit ⁽²⁾.

En 1749, on prit une mesure beaucoup plus efficace en relevant les droits d'entrée sur les deux espèces de sel de 1 florin à 4 fl. 10 s. ⁽³⁾. On comprend facilement que cette augmentation devait favoriser les raffineries nationales. La même année encore on accorda une nouvelle réduction d'un tiers sur les droits d'entrée à payer pour le sel gris ⁽⁴⁾.

Les remises ainsi accordées, jointes au bénéfice que procurait de sa nature même le raffinage, devaient, semble-t-il, mettre les Hollandais dans l'impossibilité de fournir sur les marchés des Pays-Bas du sel bouilli au même prix que les raffineurs belges. Pourtant, en 1754, on prétend encore que la moitié du sel consommé aux Pays-Bas est de provenance hollandaise ⁽⁵⁾.

Les mesures prises eurent pourtant une heureuse influence sur nos raffineries.

En 1764, il en existe septante-quatre, à savoir :

Deux à Bruxelles, deux à Nivelles, deux à Anvers, trois à

(1) J. CUVELIER, *op cit.*, p. 38.

(2) Rapport du chancelier de Kaunitz, 29 juillet 1764. CH. A. P. B., t. 458.

(3) Ibid.

(4) Ibid.

(5) Mémoire du raffineur d'Anvers, Joseph Peeters. C. FIN., t. 2045.

Nieuport, dix à Gand, une à Termonde, sept à Bruges, trois à Ostende, quatre à Ypres, deux à Dixmude, une à Courtrai, trois à Audenarde, une à Menin, sept à Tournai, treize à Mous, neuf à Ath, trois à Charleroi, une à Namur ⁽¹⁾.

Il faut noter, en outre, que durant les années 1760, 1762, 1763 et 1764, il entre aux Pays-Bas des quantités importantes de sel gris, ce qui ne s'expliquerait pas si les raffineries n'eussent été en pleine activité.

Voici le tableau comparatif des importations de sel durant ces quatre ans :

Années.	Sel brut.	Sel blanc.
1760.	26,126 razières	20,201 (*)
1762.	16,989 id.	19,750 (*)
1763.	19,927 id.	21,036 (*)
1764.	32,722 id.	16,766 (*)

Il ne faut évidemment pas exagérer la valeur de ces chiffres : pour le sel plus que pour tout autre article, il faut tenir compte de la fraude.

En 1765, le Conseil des finances prétendait qu'on importait en contrebande le quart du sel introduit aux Pays-Bas.

Au cours de l'année 1764, le gouvernement autrichien proposa de porter les droits d'entrée sur le sel à 10 florins. Cela remplirait ses caisses et favoriserait l'industrie nationale. Des droits si élevés devaient rendre toute concurrence impossible aux Hollandais. Une ordonnance fut rendue dans ce sens le 6 octobre 1764, mais fut déjà retirée le 5 décembre 1765. L'augmentation des droits d'entrée avait provoqué une hausse

(1) C. FIN., reg. 830, f^{os} 11, 171, 339, 428, 476, 510, 529 à 531, 588, 679, 698, 709, 724, 760, 802.

(*) IBID., reg. 507.

(^c) IBID., reg. D. E. S., 230, f^o 122.

(^d) IBID., 231, f^o 123 v^o.

(^e) IBID., 232, f^o 109.

considérable du prix de cette denrée absolument indispensable. Les États de Flandre et de Brabant avaient fait une représentation auprès du gouverneur; douaniers et fraudeurs s'étaient battus; une émeute paraissait imminente. Devant ce courant populaire, le gouvernement de Bruxelles ainsi que le ministre plénipotentiaire de Cobenzl cédèrent, au grand dépit du chancelier de Kaunitz ⁽¹⁾.

L'industrie de la raffinerie fit pourtant encore des progrès notables, ce qui peut se voir par la comparaison des chiffres d'importation :

Années.	Sel gris.	Sel blanc.
1765	26,642 razières	12,211 ⁽²⁾
1770.	40,949 id.	17,354 ⁽³⁾
1775.	54,869 id.	20,282 ⁽⁴⁾
1780.	59,244 id.	21,252 ⁽⁵⁾
1785.	66,577 id.	15,496 ⁽⁶⁾
1790.	69,933 id.	16,802 ⁽⁷⁾
1791.	87,636 id.	17,669 ⁽⁸⁾

Il faut voir maintenant quelle part prenait le sel d'Espagne dans l'ensemble des importations de sel gris.

Au début du XVIII^e siècle, les Pays-Bas n'avaient d'autre fournisseur de sel brut que la France, l'Espagne et le Portugal; encore la France n'intervenait-elle que pour une part très réduite. Le poids du sel français était trop inférieur. Le trafic du sel d'Espagne dut être vers le milieu du XVIII^e siècle, et pendant quelques années, très important.

(1) Voir le dossier relatif à cette affaire. CH. A. P. B., t. 458, D. 86 s. On y trouve notamment un rapport détaillé du chancelier à la date du 29 décembre 1765.

(2) C. FIN., reg. D. E. S., 233, fo 101.

(3) IBID., 238, fo 96 v^o.

(4) IBID., 243, fo 98.

(5) IBID., 248, fo 86.

(6) IBID., 252, fo 88.

(7) IBID., reg. 524.

(8) IBID., reg. 525.

Au mois d'octobre 1764, on attendait à Ostende trente à quarante vaisseaux apportant du sel d'Alicante ⁽¹⁾. Dans la suite le sel d'Espagne trouva un rival dans le sel de roche d'Angleterre et dut lui céder la place.

En 1756, le Conseil des finances permit à J.-B. Ryngaert, négociant gantois, d'importer du sel de roche d'Angleterre, dont l'usage était jusque-là inconnu aux Pays-Bas ⁽²⁾. Le nouveau produit s'y acclimata vite : en quelques années le sel d'Angleterre arriva à former la majorité des importations de sel brut.

On pourra en juger par la liste suivante, qui fait partie des archives de la Secrétairerie d'État et de guerre :

Années.	Angleterre.	Espagne et Portugal.	France.	Total.
1766 . .	29,197 razières	25,041 razières	83	54,321
1767 . .	37,515 id.	14,466 id.	22	52,003
1768 . .	46,256 id.	8,928 id.	61	55,245
1769 . .	64,732 id.	4,578 id.	46	66,356
1772 . .	49,018 id.	8,313 id.	15	57,346
1775 . .	53,626 id.	7,477 id.	9	63,112
1776 . .	51,597 id.	667 id.	12	52,276
1777 . .	54,460 id.	660 id.	10	56,130
1778 . .	59,937 id.	4,163 id.	13	61,113
1779 . .	23,772 id.	4,623 id.	»	25,395 ⁽³⁾

L'importation du sel de roche était favorable à l'industrie du raffinage, à laquelle elle fournissait une matière première beaucoup moins coûteuse. Elle enlevait en même temps au commerce hispano-belge un de ses éléments importants. Cela amena des réclamations de la Chambre de commerce de Gand, qui paraît s'être toujours extrêmement préoccupée du sort de ce commerce, probablement parce que ses membres y étaient principalement intéressés.

(1) Cobenzl à Marie-Thérèse, 23 octobre 1764. Cit. A. P. B. I. 455.

(2) C. FIN., reg. D. E. S., n° 122, f° 13 v°.

(3) S. E. G., I. 2153.

Successivement en 1763, en 1780 et en 1787, elle fit des démarches auprès du gouvernement, pour le porter à entraver les importations de sel d'Angleterre et par là favoriser celui d'Espagne.

Le sel d'Espagne, disait la Chambre, eût fourni un excellent chargement de retour, tandis que maintenant les vaisseaux transportant vers la Péninsule des produits des Pays-Bas revenaient en lest ⁽¹⁾.

Le gouvernement refusa de suivre les Gantois dans la voie qu'ils indiquaient. La crainte des représailles de l'Angleterre — du moins aussi longtemps que durerait la guerre maritime — rendait souverainement dangereux ce procédé. Il serait à craindre, représentait le Conseil des Finances, que les Anglais ne fissent saisir, sous des prétextes frivoles, dans la confusion d'une guerre maritime, les navires apportant du sel brut de France, d'Espagne ou de Portugal. Nous nous trouverions alors dans la disette d'une denrée de toute première nécessité; nos raffineries seraient détruites et il faudrait acheter du sel blanc en Hollande ⁽²⁾.

Le sel d'Espagne finit ainsi par être supplanté à peu près complètement.

Les laines sont le principal article d'importation espagnole aux Pays-Bas depuis la fin du moyen âge.

L'industrie drapière, qui avait été au moyen âge la grande industrie flamande, a disparu de la Flandre depuis la fin du XVII^e siècle. Par contre cette même industrie fleurit, à l'époque autrichienne, dans le Limbourg.

En 1728, c'est Wynants qui déclare que l'industrie du drap se développe dans le Limbourg ⁽³⁾; l'année suivante, le baron de Sotelet confirme cette affirmation ⁽⁴⁾.

(1) Mémoire présenté aux États de Flandre en 1787. *Recueil cité*, p. 156.

(2) Consulte du Conseil des Finances, 21 août 1780. S. E. G., t. 2453.

(3) J. CUVELIER, *op. cit.*, p. 32.

(4) BRIAVOINE, *op. cit.*, p. 141.

En 1764, l'enquête économique faite par le Gouvernement autrichien fait apparaître l'industrie limbourgeoise sous le jour le plus favorable. La région immédiatement proche de Verviers et d'Eupen en était le centre. Les renseignements font évidemment défaut pour Verviers, qui faisait partie du Pays de Liege, et était en dehors du cercle d'investigation des agents du Gouvernement autrichien.

Pour Eupen et la partie du Limbourg, faisant partie des Pays-Bas autrichiens, ils sont assez abondants et montrent que l'industrie drapière avait pris dans ces régions une réelle importance. A Eupen on compte cinquante patrons, avec plus de trois cent quarante métiers battants ; la production atteint 21,780 pièces par an d'une longueur de 40 aunes chacune. Toute cette fabrication se fait sous le régime très libéral de l'octroi du 15 juin 1718, qui a exempté de tout droit d'entrée les matières premières venant de l'étranger et destinées à l'industrie limbourgeoise. Hodimont est après Eupen le centre le plus important ; on y compte vingt-deux patrons et deux cent quatre-vingt-cinq métiers ; viennent ensuite Dison, quatre-vingt-dix-neuf métiers, Pont d'Ensival, vingt-cinq métiers ; ville de Limbourg, vingt-quatre métiers ; faubourg de Limbourg, ban de Baelen et Goé, quatorze métiers ⁽¹⁾.

Les Pays-Bas tiraient de l'étranger presque toutes les laines qu'ils travaillaient. Les troupeaux du pays ne fournissaient que la matière première des produits de qualité inférieure ⁽²⁾. La sortie des laines était défendue en France et en Angleterre ; l'Espagne était notre principal fournisseur.

Les laines d'Espagne venaient surtout de Castille, d'Aragon et de Navarre ; les environs de Saragosse et de Ségovie fournissaient les plus fines.

On peut voir dans les *Relevés généraux* les chiffres des

(1) A. JULIN, *op. cit.*, pp. 30-31.

(2) C. FIN., reg. 831, f^o 4644.

importations annuelles de laines d'Espagne. On les trouvera ci-après :

En 1760	65,616 livres (1)
1762	726,073 id. (2)
1763	405,383 id. (3)
1764	488,450 id. (4)
1765	1,002,497 id. (5)
1766	437,949 id. (6)
1767	780,635 id. (7)
1768	155,442 id. (8)
1769	389,874 id. (9)
1770	838,430 id. (10)
1771	805,325 id. (11)
1772	734,086 id. (12)
1773	616,917 id. (13)
1774	575,416 id. (14)
1775	689,525 id. (15)
1776	585,223 id. (16)
1777	602,962 id. (17)
1778	610,752 id. (18)

(1) C. FIN., reg. 507.

(2) C. FIN., reg. D. E. S., n° 230, fo 79.

(3) IBID., n° 231, fo 82.

(4) IBID., n° 232, fo 73.

(5) IBID., n° 233, fo 66 v°.

(6) IBID., n° 234, fo 67 v°.

(7) IBID., n° 235, fo 59.

(8) IBID., n° 236, fo 61 v°.

(9) IBID., n° 237, fo 64.

(10) IBID., n° 238, fo 63 v°.

(11) IBID., n° 239, fo 63.

(12) IBID., n° 240, fo 64.

(13) IBID., n° 241, fo 65.

(14) IBID., n° 242, fo 64.

(15) IBID., n° 243, fo 65 v°.

(16) IBID., n° 244, fo 54 v°.

(17) IBID., n° 245, fo 55.

(18) IBID., n° 246, fo 56.

1779	776,760	id.	(1)
1780	697,489	id.	(2)
1781	667,096	id.	(3)
1782	631,977	id.	(4)
1784	433,337	id.	(5)
1785	733,050	id.	(6)
1786	765,122	id.	(7)
1787	758,438	id.	(8)
1788	870,886	id.	(9)
1790	770,735	id.	(10)
1791	110,660	id.	(11)

Au lieu de faire venir directement leurs laines d'Espagne par Ostende, les fabricants limbourgeois et autres allèrent, durant la plus grande partie du XVIII^e siècle, les acheter à Amsterdam et à Rotterdam. En 1728, il n'y avait plus que le seul négociant Willems, de Gand, qui s'occupât du commerce des laines (12). L'enquête de 1764 fit voir que les drapiers de Limbourg, d'Eupen, Dison, Pont d'Ensival, tout comme ceux de Bruxelles, Malines, Liège et autres, passaient par l'intermédiaire des Hollandais pour faire venir leurs laines d'Espagne (12). Seuls les industriels de Gand s'approvisionnaient directement par la voie d'Ostende (13).

La Hollande, grâce au développement de sa marine et de son commerce, pouvait fournir la laine, comme les fruits et le sel.

(1) C. FIN., n° 247, f° 56.

(2) IBID., n° 248, f° 55 v°.

(3) IBID., n° 249, f° 55.

(4) IBID., n° 250, f° 54 v°.

(5) IBID., n° 251, f° 57.

(6) IBID., n° 252, f° 56 v°.

(7) IBID., n° 253, f° 56.

(8) IBID., n° 254, f° 56 v°.

(9) IBID., n° 255, f° 57.

(10) C. FIN., reg. n° 524, f° 57.

(11) IBID., n° 525, f° 57.

(12) J. CUVELIER, *op. cit.*, p. 32.

(13) C. FIN., reg. 831 passim.

à meilleur compte que les négociants belges. Amsterdam était le vaste entrepôt où affluaient les laines espagnoles, portugaises, polonaises, turques et autres. La grande partie était après revendue à l'étranger ⁽¹⁾.

Détourner nos négociants de se servir de l'intermédiaire hollandais, les pousser à aller faire directement leurs achats en Espagne, expédier les marchandises achetées par la voie d'Ostende fut un des objectifs que le gouvernement autrichien poursuivit sans répit, depuis 1764. Une série d'ordonnances se succédèrent à cet effet jusqu'à la fin de l'ancien régime.

Le baron de Cazier, dans son rapport de 1764, justifiait cette conduite, en disant qu'il eût été tout à l'avantage des Pays-Bas que les laines d'Espagne fussent venues par Ostende. C'eût été, pour le port flamand, une source de trafic considérable; les profits du charroi eussent été conservés aussi à l'industrie nationale ⁽²⁾.

A côté de ces motifs avoués, il faut faire la place des sentiments d'animosité que le gouvernement de Bruxelles, le Conseil des Finances tout particulièrement, nourrissait à l'égard de ses voisins du Nord. Favoriser l'industrie nationale au détriment des Hollandais, c'était un coup double!

Les laines d'Espagne étaient libres à l'entrée du pays, en vertu du tarif de 1680. Celles qui venaient de Hollande, à destination du Limbourg, étaient en fait exemptes du droit de tonlieu, à cause de la contiguïté de la Hollande et du Limbourg. De ce chef, elles étaient avantagées sur celles qui arrivaient par Ostende. Une ordonnance du 25 janvier 1764 exempta de tout droit de tonlieu les laines venant par Ostende et destinées à la draperie limbourgeoise ⁽³⁾. Le 7 avril 1766 on y ajouta

(1) C. FIN., reg. 831, f^{os} 405, 410, 414.

(2) *IBID.*, reg. 813.

(3) Rapport du trésorier général, 1764. C. FIN., reg. 813.

encore la faculté de réexporter ces laines, sans avoir aucun droit de sortie à payer ⁽¹⁾.

Ce n'était qu'un préambule. Le grand pas fut fait en 1770. Le gouvernement profita de l'épizootie régnant alors en Hollande pour interdire l'entrée de toutes les laines venant des Provinces-Unies et du pays de Liège, ou qui avaient passé par là. Amende, enfouissement des laines, confiscation des véhicules, tout était prévu comme sanction ⁽²⁾. Cette première mesure, prise le 27 juin 1770, fut suivie d'une autre plus radicale encore, le mois suivant. Cette fois toutes les laines autres que les espagnoles et les portugaises étaient prohibées ⁽³⁾.

Il ne restait donc plus que les laines d'Espagne et de Portugal qui pouvaient être introduites aux Pays-Bas, et cela seulement par Ostende. Pour en favoriser le commerce, le Conseil des finances décida qu'elles pourraient être déposées dans les magasins impériaux de Bruges et d'Ostende pendant six mois consécutifs, sans être soumises à aucun droit d'entrepôt ⁽⁴⁾.

Les motifs qui avaient poussé le gouvernement — en l'occurrence encore une fois le Conseil des Finances — à prendre des mesures aussi radicales ne sauraient être contestés. Ils sont exprimés clairement dans une consulte du Conseil des finances, datée du 29 août 1770.

La circonstance de la maladie présente est une chose heureuse, en ce qu'elle donne un prétexte pour exclure les laines venant de Hollande, et en ce qu'on peut par là affermir le projet de tirer les laines par la voie d'Ostende. La consulte ajoute que ce commerce par les ports flamands commence à prendre de l'importance. On croit que déjà certaines fabriques limbourgeoises font venir leurs laines par Ostende. Les autres n'ont qu'à s'adresser aux négociants flamands et brabançons,

(1) Rapport du trésorier général, 1766. C. Fis., reg. 815.

(2) C. Fis., reg. D. E. S., n° 8, f° 47 v°.

(3) *IBID.*, f° 57 v°.

(4) *IBID.*, n° 8, f° 76 v°.

qui les fourniront de ce dont elles ont besoin. L'apostille de la consulte marque la concordance de vues du gouverneur, ou mieux, comme on le sait, du Ministre plénipotentiaire : *Je me conforme. Le projet de tirer des laines par la voie d'Ostende est si important, qu'il faut user de tous les moyens* (1).

L'épizootie ne fut qu'un prétexte.

La défense absolue de faire venir les laines d'Espagne par la Hollande dut exciter des protestations de la part des drapiers du Limbourg, dont les intérêts particuliers étaient peut-être contrariés par cette mesure. Le Conseil des Finances, considérant qu'il faudrait un certain temps avant que le commerce des laines par Ostende fût tout à fait réglé et pût suffire aux besoins du Limbourg, fit droit, dans une certaine mesure, à cette demande. Il ne révoqua pas les mesures prises, mais consentit à surseoir pendant quelque temps à leur exécution. Une ordonnance du 3 novembre 1770 permit aux drapiers de faire venir leurs laines d'Espagne par la Hollande, jusqu'au 31 janvier 1771, mais ce aux conditions suivantes : 1° cette faveur ne s'étendait qu'exclusivement aux laines qui devaient servir à la confection des draps du Limbourg ; 2° au bureau d'entrée on ferait vérifier avec précision s'il s'agissait bien de laines d'Espagne ou de Portugal, qui n'avaient point été déballées et, si l'on tentait d'abuser de cette permission pour introduire des laines venant de Hollande ou d'ailleurs, les peines stipulées par le décret du 27 juin seraient appliquées ; 3° les laines d'Espagne venant par la Hollande devaient payer, à l'entrée du Limbourg, un droit de 2 % *ad valorem*.

Une ordonnance du 27 mai 1772 permit, pour un an encore, l'importation des laines d'Espagne venant par la Hollande, aux conditions stipulées ci-dessus (2). Cette permission fut renouvelée le 11 juin 1773 pour la durée d'un an (3), et, le 2 juil-

(1) S. E. G., reg. 1759, f° 487.

(2) C. FIN., reg. D. E. S., n° 46, f°s 57-58.

(3) *IBID.*, n° 20, f° 43 v°.

let 1774, le Conseil des Finances décréta que l'importation ainsi réglée resterait permise jusqu'à ce qu'une autre décision fût prise ⁽¹⁾.

La taxe de 2 % devait forcément provoquer des plaintes. En 1787, les négociants de Bruges, dans un écrit intitulé : *Lettre et Mémoire sur le Commerce des Pays-Bas*, faisaient observer que pour favoriser le port d'Ostende, on avait imposé un droit de 2 % sur les laines d'Espagne venant d'Amsterdam. Les drapiers limbourgeois se trouvaient ainsi dans de mauvaises conditions pour faire la concurrence à ceux de Verviers, du pays de Liège et d'Aix-la-Chapelle, sur les foires d'Allemagne ⁽²⁾. Faisant droit à ces doléances, une ordonnance du 22 novembre 1788 établit que les laines étrangères venant au Limbourg seraient exemptées de ce droit, à condition de prouver qu'elles devaient servir à la fabrication de draps destinés à l'exportation ⁽³⁾. On n'en resta pas là d'ailleurs. Au mois de juillet 1789, profitant de la liberté que leur laissait le départ du Gouvernement Autrichien, les États de Limbourg abolirent complètement la taxe et remirent en vigueur l'ordonnance du 15 juin 1718, qui libérait de tout droit les laines, teintures et autres ingrédients destinés à la draperie limbourgeoise. Lors de la restauration autrichienne, le gouvernement donna en secret aux douaniers l'ordre de ne plus percevoir les 2 % ⁽⁴⁾.

La prohibition d'importer des laines hollandaises ne put pas non plus être maintenue. Depuis 1791 et surtout en 1792, 1793 et 1794, le Conseil des Finances accorda fréquemment des licences particulières. La première semble être du 15 décembre 1791. On permet, ce jour, à la veuve Bailleul-De Keyzer, d'importer 50,000 livres de laine de Hollande, à condition

(1) C. FIN., reg. D. E. S., n° 21, f° 78.

(2) *Recueil de mémoires cité*, f°s 59-60.

(3) C. FIN., reg. D. E. S., n° 55, f° 33.

(4) C. FIN., l. 1761. Consulte de la Commission royale de Luxembourg, 7 septembre 1789.

qu'elles soient accompagnées de certificats du magistrat du lieu constatant leur origine hollandaise. Le bureau des douanes justifiait ainsi cette mesure : l'épizootie avait disparu depuis longtemps ; il n'y avait donc plus de raison pour proscrire les laines hollandaises. Les précautions à prendre n'avaient d'autre but que d'empêcher les laines espagnoles de reprendre la voie de Hollande (1).

Cette politique, que nous appellerions volontiers *politique ostendaise*, échoua donc, pour ce qui concerne le Limbourg. Il n'en fut pas ainsi dans les autres provinces. Une consulte du Conseil des Finances du 5 décembre 1781 déclare que les efforts faits ont abouti à ce résultat que différentes maisons de commerce tirent maintenant leurs laines directement de Cadix, pour les revendre aux industriels du pays et aux Liégeois (2).

On ne connaît pas de liste complète des produits d'exportation belge en Espagne au XVIII^e siècle. Les principaux étaient les toiles, les étoffes de lin, de laine, de poil, etc., les fils et les dentelles. Venaient ensuite, mais beaucoup moins importants, les grains, cuirs dorés, cire blanchie, porcelaine et clous.

Durant tout le moyen âge, le grand article d'exportation flamande en Espagne avait été fourni par l'industrie drapière. Le premier document donnant des renseignements précis sur les transactions commerciales entre la Flandre et l'Espagne, les lettres de la comtesse Marguerite, réglant, en 1267, ses différends avec les marchands espagnols, qui venaient trafiquer à Lille, déclarent expressément qu'ils y venaient surtout chercher des draps (3). En 1546, Josse de Damhoudère insiste aussi sur le débit des draps flamands en Espagne (4).

Au XVIII^e siècle, il n'en reste pas grand'chose. L'industrie limbourgeoise n'a que fort peu de rapports avec l'Espagne : elle

(1) C. FIN., l. 1891.

(2) *IBID.*, l. 2264.

(3) FINOT, *op. cit.*, pp. 18-19.

(4) *IDEM, ibid.*, p. 245.

expédie ses draps en Allemagne, aux foires de Francfort, Mayence et autres, en Hollande, au pays de Liège ⁽¹⁾. Seuls les drapiers du Pont d'Ensival déclarent, en 1764, qu'ils font des envois en Espagne ⁽²⁾. Il est fait mention encore d'exportation de draps, dans un décret du Conseil des Finances du 12 septembre 1767, qui accorde des faveurs à J.-B. Van Schoor et J.-L. Blanchart, négociants en laines espagnoles et établis à Bruxelles. On les exempte des droits de tonlieu pour les draps et autres lainages fabriqués aux Pays-Bas et expédiés vers la Péninsule, par Ostende ⁽³⁾. On peut y voir la preuve du peu d'importance de l'exportation de nos draps vers ce pays. Les faveurs de ce genre n'étaient accordées qu'aux industries nouvelles, qui avaient encore besoin de protection. La situation s'améliora, peut-être bien, à la fin du siècle. Un décret du Conseil des Finances du 10 octobre 1791 charge les douaniers du bureau de Herve d'avertir le négociant S.-N. Vercken d'Eupen, qu'il peut faire revenir des draps qu'il a envoyés en Espagne et qui sont revenus pour être teints. Les douaniers constatent qu'il est connu que les fabricants limbourgeois expédient beaucoup de draps en Espagne ⁽⁴⁾.

Au XVIII^e siècle ce sont les toiles qui forment le grand article d'exportation; elles sont à l'exportation ce que les laines sont à l'importation

Les déclarations relatives à l'importance primordiale des exportations de toiles en Espagne sont abondantes. En voici une, à la fois laconique et autorisée, extraite d'une consulte du Conseil des Finances du 4 mai 1756 : « *La plus belle branche de leur commerce (des habitants des Pays-Bas) est l'exportation de leurs toiles en Espagne* ⁽⁵⁾. » « *Cet article, écrivent les commissaires chargés de l'enquête de 1764, est le plus considérable*

(1) C. FIN., reg. 831, f^os 4640 et suiv.

(2) IBID., f^o 4633.

(3) IBID., reg. 816. Rapport du trésorier général, f^o 68 v^o.

(4) IBID., l. 1777.

(5) IBID., l. 1899.

et le soutien du commerce de ce pays ⁽¹⁾. » La Chambre de commerce de Gand écrit, en 1787, qu'il était « *notoire que de toutes les fabriques qui fleurissaient en Flandre, il ne s'en trouvait point de plus précieuse que celles des toiles et des fils. Celles-ci contribuaient infiniment à la prospérité de l'agriculture; elles fournissaient du travail à une quantité immense d'habitants et rapportaient de sommes immenses* » ⁽²⁾ Gand était le centre du commerce des toiles ⁽³⁾.

Le grand nombre des tisserands travaillaient pour leur compte personnel; ils portaient leurs toiles au marché de Gand, où elles étaient achetées par des marchands en gros. Ceux-ci achetaient sur commande de leurs correspondants étrangers, moyennant une commission de 2 ou 2 1/2 %^o. Ils étaient les maîtres absolus du marché et exerçaient un monopole indiscutable. Ils avaient même acquis de la puissance sur les corps constitués et parvenaient, grâce à la complicité de ceux-ci, à imposer leur volonté au gouvernement. Travaillant à la commission, ils avaient intérêt à ce que le prix des toiles fût le plus uniforme possible, pour éviter les laissés-pour-compte. A différentes reprises ils firent défendre l'exportation du lin. Cette ouverture et cette fermeture alternatives de la frontière provoquaient des crises intenses et nuisaient aux producteurs de lin ⁽⁴⁾.

Les toiles des Pays-Bas se divisaient en fines et en grosses.

Les toiles fines formaient le principal article du commerce des châtellenies et verge de Courtrai, Audenarde et Menin. Les linges de table, nappes et serviettes constituaient l'industrie caractéristique de Courtrai ⁽⁵⁾. Tous ces articles étaient exportés principalement en France; les envois qu'on en faisait dans ce pays dépassaient de beaucoup ceux qu'on faisait ailleurs ⁽⁶⁾. On en

⁽¹⁾ C. FIN., reg. 830, fo 539.

⁽²⁾ *Recueil cité*, p. 118.

⁽³⁾ WILLEMSSEN, *op. cit.*, p. 231.

⁽⁴⁾ IDEM, *ibid.*, pp. 333, 336 et suiv.

⁽⁵⁾ C. FIN., reg. 830, fo 692.

⁽⁶⁾ IBID., reg. 830, fo 693.

faisait aussi des expéditions considérables en Hollande, où on les revendait sous le nom de toiles de Hollande ⁽¹⁾.

Les grosses toiles formaient le principal objet du commerce avec l'Espagne, qui était forcée d'acheter à l'étranger des quantités énormes de tissus, tant pour ses besoins propres que pour ceux des colonies. Elle n'avait jamais réussi à acclimater chez elle cette industrie textile ⁽²⁾. En 1740, Ulloa constatait que toutes les étoffes nécessaires à l'Espagne et à ses colonies venaient de l'étranger ⁽³⁾; aussi l'exportation de cet article en Espagne était elle une des branches les plus importantes du commerce de l'Angleterre, de la France, de la Hollande. La Flandre en envoyait chaque année pour plusieurs millions ⁽⁴⁾.

Les toiles de Flandre expédiées en Espagne peuvent se subdiviser en deux groupes, les fines et les grosses.

Les fines comprenaient les *brabantes florettes* et les *holandas finas*.

Les toiles dites *brabantes florettes* se divisaient en superfines, d'une largeur de 5 à 7 quarts d'aune, blanchies « à trois laits », valant de 12 à 15 patars l'aune, et en communes, de même largeur, blanchies au lait et valant de 9 à 10 patars l'aune.

Les *holandas finas* étaient des toiles de lin supertines, blanchies et lavées avec le plus grand soin. Il y en avait de différentes qualités suivant la qualité du fil employé. La largeur variait de 1 aune à 1 $\frac{1}{4}$ d'aune. Leur valeur allait de 16 patars jusque 7 florins, suivant la qualité.

Ces toiles, plus fines que celles qui vont suivre, se vendaient ordinairement blanches; elles servaient surtout au commerce d'Espagne et d'Amérique.

Les toiles communes étaient plus variées; on en distinguait six sortes principales :

1° Les toiles bleuâtres dites *Aplomades*, de la largeur d'une

(1) Consulte du Conseil des Finances, 3 mars 1769. S. E. G., 2149.

(2) B. R. B., Mns. 7252-7253. f. 48.

(3) ULLOA, *op. cit.*, p. 27.

(4) L. DE WULF, *Mémoire cité*, f. 1. C. P., c. 1154.

aune à $5/4$, dont le prix variait de 6 à 10 patars. Elles étaient propres à faire des vestes et culottes d'été, à garnir les lits, à doubler les habits dans les pays chauds. L'Espagne en faisait une très grande consommation pour ses domaines d'Amérique.

2° Les toiles de fil bleu et blanc à carreaux rayés et de différents dessins. Leur largeur variait de 4 à $4\ 1/2$ aune. Leur prix variait de 5 à 10 patars l'aune, « *selon la qualité et finesse du bon bleu qui ne change point au lavage* ». On s'en servait pour faire des matelas, des chemises de matelots et pour d'autres usages domestiques. Une grande quantité en était envoyée à Carthagène.

3° Les *présilles*, toiles écrues, entièrement d'étope, d'une largeur de $4\ 1/2$ aune. Leur prix variait de 4 à $5\ 1/2$ patars. Il s'en faisait des envois prodigieux en Amérique.

4° Les *brabantilles*, toiles écrues de la deuxième étope, d'une largeur d'une aune à $5/8$ dont le prix variait de $5\ 1/2$ à $6\ 1/2$ patars. Ces toiles étant propres à tout usage, beaucoup en étaient envoyées en Espagne

5° Les *brabantes crudos* ou *bitres*, toiles écrues, moitié étope et moitié lin, de même largeur que les brabantilles, valaient de 7 à 9 patars l'aune. Ces toiles, très fortes, étaient propres à toutes sortes d'usages. La plus grande partie était envoyée en Espagne et en Amérique.

6° Les toiles écrues supérieures ou à demi blanchies, appelées *brabantes gantes*, de $4/5$ à $13/8$ d'aunes de large, valant 8 à 10 patars. C'est ce qu'on trouvait de plus fort en fait de toiles écrues. On en envoyait beaucoup en Hollande pour faire de petites voiles et plus encore en Amérique et en Espagne (1).

Il y aurait tout intérêt à connaître, d'une manière précise, la quantité de toiles belges placées chaque année en Espagne. Force est d'y renoncer. Les « *Répertoires généraux* » n'indiquent que les exportations en bloc sans distinguer l'Espagne des autres débouchés, France, Hollande, etc. En outre, ils donnent un chiffre de pièces et un autre d'aunes. La relation entre ces

(1) RICARD, *op. cit.*, t. I, p. 450.

deux mesures fut sans doute constante, mais quelle était-elle ?

Ils distinguent les toiles blanches, grises et teintes.

Voici les chiffres indiqués pour 1775, 1780, 1785 et 1790 :

1775.

	Pièces.	Aunes.
Grises.	11,598	3,315,360
Blanches.	136,680	3,046,099
Teintes	28	130,981
TOTAL.	<u>148,306</u>	<u>6,492,440 ⁽¹⁾</u>

1780.

	Pièces.	Aunes.
Grises.	24,264	2,267,383
Blanches.	123,331	2,628,550
Teintes	389	518,080
TOTAL.	<u>147,984</u>	<u>5,414,013 ⁽²⁾</u>

1785.

	Pièces.	Aunes.
Grises.	8,966	1,826,495
Blanches.	1,160,551	3,367,666
Teintes	777	108,777
TOTAL.	<u>11,702,294</u>	<u>5,302,938 ⁽³⁾</u>

1790.

	Pièces.	Aunes.
Grises.	6,740	3,012,068
Blanches.	159,313	2,575,812
Teintes	485	19,250
TOTAL.	<u>166,538</u>	<u>5,607,130 ⁽⁴⁾</u>

Un fait qui montre bien l'importance de l'exportation des toiles flamandes en Espagne, c'est l'usage, universellement

(1) C. FIN., reg. D. E. S., n^o 243, f^os 111 v^o-112.

(2) IBID., n^o 248 f^os 98 v^o-99.

(3) IBID., n^o 252, f^os 100-100 v^o.

(4) C. FIN., reg. 524.

répandu, des noms espagnols pour les désigner. On l'a vu dans les écrits de Schamp et de Ricard.

A la fin du XVIII^e siècle, l'Espagne augmente à diverses reprises, et dans des proportions considérables, les droits d'entrée sur les toiles étrangères (1). Ces augmentations causèrent le plus vif émoi dans le monde commerçant, et plusieurs historiens contemporains (2) semblent avoir admis aussi que l'effet de cette réforme douanière fut funeste à l'industrie flamande. Ce sont là, pensons-nous, autant d'exagérations auxquelles les chiffres donnent un démenti formel (3).

Le total des exportations de toiles renseigné dans les relevés généraux est le suivant :

Années.	Pièces.	Aunes.
1777	147,256 (4)	6,194,844 (5)
1779	160,139 (6)	5,188,462 (7)
1780	147,984 (8)	5,414,463 (9)
1781	154,621 (10)	5,967,849 (11)
1782	171,437 (12)	6,673,543 (13)
TOTAL	781,437	29,439,161

(1) Cf. chap. II.

(2) M. VAN HOUTTE (cf. chap. II), WILLEMSSEN, *op. cit.*, p. 340, prétend que le tarif espagnol acheva la débâcle de l'industrie linière flamande.

(3) Il s'agit évidemment des exportations en bloc, y compris celles faites ailleurs qu'en Espagne.

(4) Se décomposant comme suit :

Grises, 5,434; blanches, 141,688; teintes, 134.

(5) Grises, 3,553,715; blanches, 2,581,164; teintes, 59,965.

C. FIN., reg. D. E. S., n^o 245, f^{os} 97 v^o-98.

(6) Grises, 21,029; blanches, 138,644; teintes, 469.

(7) Grises, 2,539,342; blanches, 2,506,532; teintes, 142,588.

C. FIN., reg. D. E. S., n^o 247, f^{os} 99-99 v^o.

(8) Grises, 24,264; blanches, 123,331; teintes, 389.

(9) Grises, 2,267,833; blanches, 2,628,550; teintes, 518,080.

C. FIN., reg. D. E. S., n^o 248, f^{os} 98 v^o-99.

(10) Grises, 2,446; blanches, 151,760; teintes, 415.

(11) Grises, 2,038,920; blanches, 2,924,491; teintes, 984,438.

C. FIN., reg. D. E. S., n^o 249, f^{os} 97-98.

(12) Grises, 1,463; blanches, 167,722; teintes, 1,952.

(13) Grises, 3,732,742; blanches, 2,683,695; teintes, 257,106.

C. FIN., reg. D. E. S., n^o 250, f^{os} 96 v^o-97 v^o.

Années.	Pièces.	Aunes.
1784	222,859 ⁽¹⁾	4,767,776 ⁽²⁾
1785	170,294 ⁽³⁾	5,302,938 ⁽⁴⁾
1786	159,629 ⁽⁵⁾	5,241,423 ⁽⁶⁾
1787	172,737 ⁽⁷⁾	6,278,097 ⁽⁸⁾
1788	185,697 ⁽⁹⁾	4,834,109 ⁽¹⁰⁾
TOTAL	911,216	26,424,343

On constate ainsi pour la seconde période une diminution de 3.000.000 d'aunes environ ; il y a, par contre, une augmentation de plus de 130.000 pièces. Pour qu'il y ait équivalence, il suffit de compter 23 aunes par pièce, ce qui nous paraît bien admissible. En tout état de cause, une diminution sensible du débit des toiles en Espagne eût fait sentir ses effets dans le total des exportations. On le voit, il n'en est pas question.

A côté de l'industrie de la toile, il y avait aux Pays-Bas, en Flandre notamment, des industries diverses qui employaient le lin ou d'autres textiles. Plusieurs d'entre elles trouvaient en Espagne un débit important :

1° Les *basins et bombasins*. C'étaient, d'après le *Dictionnaire*

(1) Grises, 7,387; blanches, 214,831; teintes, 641.

(2) Grises, 1,745,711; blanches, 2,939,928; teintes, 82,137.

C. FIN., reg. D. E. S., n° 251, f°s 98 v°-99.

(3) Grises, 8,966; blanches, 160,551; teintes, 777.

(4) Grises, 1,826,495; blanches, 3,367,666; teintes, 108,777.

C. FIN., reg. D. E. S., n° 252, f°s 100-100 v°.

(5) Grises, 148,019; blanches, 11,047; teintes, 563.

(6) Grises, 2,051,761; blanches, 3,106,648; t. 83,014.

C. FIN., reg. D. E. S., n° 253, f°s 98 v°-99.

(7) Grises, 9,479; blanches, 162,596; teintes, 662.

(8) Grises, 3,051,133; blanches, 3,144,909; teintes, 82,055.

C. FIN., reg. D. E. S., n° 254, f°s 102-102 v°.

(9) Grises, 14,363; blanches, 169,357; teintes, 1,977.

(10) Grises, 1,403,416; blanches, 3,259,380; teintes, 171,413.

C. FIN., reg. D. E. S., n° 255, f°s 102 v°-103.

de Savary des Bruslons, des étoffes croisées, fabriquées de coton ⁽¹⁾. Ils se fabriquaient à Bruxelles, Gand, Malines et surtout à Bruges ⁽²⁾. La manufacture de basins de Bruxelles fabriquait annuellement 18,000 pièces et travaillait pour l'étranger. De Bruges on en envoyait chaque année des quantités considérables en Espagne ⁽³⁾.

2° Les *camelots*, définis par le même auteur comme étant une étoffe mêlée de lin et de laine ⁽⁴⁾. On en fabriquait à Anvers, Gand et Bruxelles. Les camelots de cette dernière ville étaient les plus célèbres de l'Europe, d'après l'économiste hollandais Ricard ⁽⁵⁾.

3° Les *coutils*, faits de fils de chanvre, étoffe très forte, bonne à faire des tentes, des guêtres, etc. ⁽⁶⁾. Leur fabrication était la spécialité de Turnhout. Dans cette dernière ville, on en fabriquait chaque année plus de 28,000 pièces ⁽⁷⁾. En 1771, il y avait à Turnhout trois négociants faisant le commerce de coutils : J.-B. Robert et fils ; A. Michielsen ; E.-J. Devisser. Tous trois avaient des correspondances en France, Espagne, Angleterre et Hollande ⁽⁸⁾.

Étant donné que l'exportation des coutils se faisait dans tous les pays de l'Europe, les *Relevés généraux* ne nous indiquent pas du tout les quantités exportées en Espagne. Voici les chiffres indiqués pour les années 1765, 1770, 1775, 1780, 1785, 1790. Nous donnons en regard ceux indiqués pour le seul département de Turnhout. On pourra voir ainsi la part

(1) *Dictionnaire de Commerce*, t. I, p. 887.

(2) C. FIN., reg. 830, f^{os} 34, 410 et 424.

(3) *IBID.*, f^o 506.

(4) *Dictionnaire de Commerce*, t. II, p. 51.

(5) C. FIN., reg. 830, f^{os} 330, 410 et 424. — RICARD, *op. cit.*, 1^{re} partie, p. 457.

(6) *Dictionnaire de Commerce*, t. II, p. 750.

(7) C. FIN., reg. 830, f^o 281.

(8) *Note des divers négociants des principales villes des Pays-Bas en 1771* (imprimé). CH. A. P. B., I, 651.

qui revient à l'industrie de cette ville dans l'ensemble des exportations.

Années.	Total. Pièces.	Turnhout. Pièces.
1760	20,427	9,895 (1)
1765	28,026	18,923 (2)
1770	32,714	25,902 (3)
1775	38,157	30,829 (4)
1780	35,746	30,376 (5)
1785	30,713	30,713 (6)
1790	26,390	23,604 (7)

L'industrie des coutils fut, depuis 1763, l'objet de divers encouragements de la part du Gouvernement autrichien. On accorda l'exemption des droits de tonlieu pour les coutils exportés, puis, plus tard, celle de tous les droits de douane sur les matières premières qu'on importait en vue de leur fabrication (8).

4° Les *saies*, étoffes très légères faites de laine inférieure et qui se fabriquaient surtout à Bruges. Les saies blanches se débitaient en Hollande, en Italie et en Espagne; les noires, dites *anascotes*, passaient également en Hollande et en Espagne (9). Leur exportation dans ce dernier pays est constatée encore dans une consulte du Conseil des Finances du 10 octobre 1770. Le magistrat de Bruges déclarait que ses administrés rencontraient sur les marchés espagnols la concurrence des

(1) C. FIN., reg. 507.

(2) C. FIN., reg. D. E. S., n° 233, f° 417.

(3) IBID., n° 238, f° 142.

(4) IBID., n° 243, f° 414 v°.

(5) IBID., n° 248, f° 400.

(6) IBID., n° 252, f° 401.

(7) C. FIN., reg. 524.

(8) IBID., reg. 812 et 814. Rapports du trésorier général, 1763-1765.

(9) IBID., reg. 830, f° 409.

Anglais, qui imitaient les saies de Bruges et les plombaient même aux armes de cette ville (1).

3^o Mentionnons enfin qu'il existait à Gand, depuis un temps immémorial, une fabrique de rubans de fil, faisant également des exportations dans la monarchie espagnole (2).

Un autre article d'exportation en Espagne, très important, était le fil. La fabrication des fils de tout genre, faits avec le lin du pays, était une des grandes industries flamandes. Les principaux négociants de fil étaient établis à Gand. Venaient ensuite ceux de Courtrai, Lokeren, Saint-Nicolas, Ypres, War-neton, Poperinghe, Bruxelles, Menin, Roulers et Anvers (3).

Les fils, comme les toiles, se débitaient principalement en Espagne. Louis de Wulf signale, en 1770, l'importance de ce débouché. Ricard déclare qu'on faisait passer en Espagne une quantité prodigieuse de fil de Fandre.

Les *Relevés généraux* distinguent quatre espèces de fils : les crus, les blancs, les teints et les fils d'Eberfelt.

Voici les chiffres indiqués pour les années 1765, 1770, 1775, 1780, 1785, 1790. La mesure est la livre.

Années.	Fil cru.	Fil blanc.	Fil teint.	Fil d'Eberfelt.
1765	343,409	249,303	276,598	39,654 (4)
1770	44,841	306,272	146,251	218,195 (5)
1775	159,271	354,919	227,782	82,536 (6)
1780	189,978	276,778	279,053	96,669 (7)
1785	87,364	286,555	355,344	140,722 (8)
1790	74,725	342,185	232,545	135,357 (9)

(1) C. FIN., l. 1886.

(2) IBID., reg. 830, f^o 420.

(3) IBID., f^{os} 417, 702, 468, 456, 583, 625, 653, 41, 720, 722 et 344.

(4) C. FIN., reg. D. E. S., n^o 233, f^o 52 v^o.

(5) IBID., n^o 238, f^o 50.

(6) IBID., n^o 243, f^o 51 v^o.

(7) IBID., n^o 248, f^o 44.

(8) IBID., n^o 252, f^o 44.

(9) C. FIN., reg. 524.

Les fils, tout comme les toiles et les dentelles, se trouvèrent parmi les victimes du tarif espagnol de 1783. Certaines espèces furent même prohibées.

Interrogeons, pour en voir les conséquences, les *Relevés généraux* :

Années.	Fil cru.	Fil blanc.	Fil teint.	Fil d'Eberfelt.
1778	129,494	172,622	289,273	226,997 ⁽¹⁾
1779	148,308	189,911	316,844	157,183 ⁽²⁾
1780	189,977	276,778	279,053	96,669 ⁽³⁾
1781	173,463	423,499	257,375	187,499 ⁽⁴⁾
1782	143,615	375,332	202,826	189,604 ⁽⁵⁾

On peut donc déterminer l'exportation en bloc de la manière suivante :

1778.	818,386
1779.	842,246
1780.	782,477
1781.	1,041,836
1782.	911,377
TOTAL.	<u>4,366,322</u>

Rapprochons de ce tableau celui de la période quinquennale suivante, établi également au moyen des chiffres fournis par les *Relevés généraux* :

Années.	Fil cru.	Fil blanc.	Fil teint.	Fil d'Eberfelt.
1784	111,395	353,785	284,309	185,917 ⁽⁶⁾
1785	87,364	355,343	286,555	140,722 ⁽⁷⁾
1786	67,103	391,224	265,050	229,130 ⁽⁸⁾
1787	84,431	342,050	256,135	286,330 ⁽⁹⁾
1790	74,725	342,185	232,545	135,357 ⁽¹⁰⁾

(1) C. FIN., reg. D. E. S., n° 246, f°s 44 v°-45 v°.

(2) IBID., n° 247, f°s 44-44 v°.

(3) IBID., n° 248, f°s 43 v°-44.

(4) IBID., n° 249, f°s 43 v°-44.

(5) IBID., n° 250, f°s 42 v°-43.

(6) C. FIN., reg. D. E. S., n° 251, f°s 45-45 v°.

(7) IBID., n° 252, f°s 44 v°-45.

(8) IBID., n° 253, f°s 44-44 v°.

(9) IBID., n° 254, f°s 44-44 v°.

(10) C. FIN., reg. 527, f°s 45-45 v°.

L'exportation totale se chiffre comme suit :

1784.	935,406
1785.	869,984
1786.	952,507
1787.	968,946
1790.	784,812
TOTAL.	<u>4,514,655</u>

Où est encore une fois la prétendue débâcle?

Une des industries belges, qui travaillaient le plus pour le compte de l'étranger, était celle des dentelles. Elle était répandue dans plusieurs villes. Bruxelles venait en première ligne, puis Malines, Anvers, Gand, Bruges, Courtrai. Cette fabrication s'étendait, d'une part, jusque Mons, de l'autre jusque Saint-Trond ⁽¹⁾.

Les dentelles belges se débitaient en France, en Angleterre, en Hollande, au Portugal et en Espagne ⁽²⁾. Les dentelles les plus communes formaient un des grands articles de l'exportation belge en Espagne; de ce pays elles passaient dans les colonies de l'Amérique du Sud ⁽³⁾. La fabrication de ces dentelles d'espèce commune tendait à se monopoliser en Flandre ⁽⁴⁾.

Les dentelles sont un des rares articles dont l'exportation est indiquée dans les répertoires généraux, non en quantité mais en valeur. Les chiffres indiqués sont :

1760	17,784 florins ⁽⁵⁾
1765	24,884 id. ⁽⁶⁾
1770	95,923 id. ⁽⁷⁾
1775	25,988 id. ⁽⁸⁾
1780	39,370 id. ⁽⁹⁾
1785	38,195 id. ⁽¹⁰⁾
1790	17,714 id. ⁽¹¹⁾

⁽¹⁾ BRIAVOINE, *op. cit.*, p. 139.

⁽²⁾ C. FIN., reg. 830, *passim*.

⁽³⁾ BRIAVOINE, *op. cit.*, p. 139.

⁽⁴⁾ *Dictionnaire de Commerce*, t. I, p. 855.

⁽⁵⁾ C. FIN., reg. 507.

⁽⁶⁾ C. FIN., reg. D. E. S., n° 233, f° 31.

⁽⁷⁾ IBID., n° 238, f° 30 v°.

⁽⁸⁾ IBID., n° 243, f° 30.

⁽⁹⁾ IBID., n° 248, f° 30.

⁽¹⁰⁾ IBID., n° 252, f° 30 v°.

⁽¹¹⁾ C. FIN., reg. 524.

Le tarif espagnol de 1783 atteignit les dentelles comme les autres articles. Il prohiba l'importation des espèces des plus communes. En outre, soumises aux fluctuations de la mode, elles furent délaissées depuis 1782-1783 ⁽¹⁾.

A côté des toiles, fils et dentelles, qui forment incontestablement les quatre articles essentiels, il y a certains articles secondaires qu'il faut énumérer.

Les céréales forment le premier et le plus important de ces articles d'appoint.

La législation annonaire du XVIII^e siècle est extrêmement complexe. Dans cet ensemble vraiment extraordinaire de dispositions et ordonnances de toutes sortes, qui émanèrent des gouvernements successifs de Charles VI, Marie-Thérèse et Joseph II, les mesures relatives au commerce des céréales forment un chapitre des plus importants.

Gachard, Piot, M. Brants ont jugé cette législation plutôt libérale. M. Van Houtte l'apprécie autrement. Depuis la période qui va de la fin du règne de Charles VI jusqu'à la chute de l'ancien régime, l'exportation est totalement interdite pendant plus de vingt-huit ans, c'est-à-dire pendant plus de la moitié du temps. Elle est partiellement interdite pendant huit ans environ, et elle n'est entièrement libre que pendant dix-huit à dix-neuf ans ⁽²⁾.

Cette législation, d'après le même professeur, est basée sur la subordination constante des intérêts de l'agriculture à ceux de la communauté. On protège toutes les industries par des droits d'entrée, souvent prohibitifs, excepté l'agriculture. Pour celle-ci on fait du protectionnisme à rebours. Loin de songer à assurer à l'agriculteur des prix rémunérateurs, les pouvoirs publics ne visent qu'à provoquer ou à maintenir le bon marché de tout ce qui est nécessaire à l'alimentation publique. Au lieu de limiter par des droits protecteurs, l'importation des produits

(1) C. FIN., reg. 524.

(2) VAN HOUTTE, *op. cit.*, p. 504.

agricoles de l'étranger, ils tendent à restreindre, sinon à défendre, l'exportation des produits agricoles indigènes ⁽¹⁾.

Par contre, quand l'exportation était permise, elle se faisait en quantités considérables.

Le principal débouché était la Hollande. Amsterdam était le centre d'approvisionnement de l'Europe entière.

L'Espagne se trouvait souvent manquer de grains. La faiblesse de sa production tenait bien plus au manque de communications qu'à la nature du sol ⁽²⁾. Des envois considérables y furent faits, au XVIII^e siècle, des Pays-Bas.

Dans une consulte du 10 décembre 1753, le Conseil des Finances déclarait qu'il était informé de ce que la récolte des grains ayant manqué en Espagne, au Portugal et dans une partie de l'Italie, il s'y est fait récemment et l'on continue à y faire des envois très considérables ⁽³⁾.

(1) VAN HOUTTE, *op. cit.*, p. 498. — Voici comment cette politique est appréciée par le Conseil des Finances dans une consulte du 11 mars 1782 (C. FIN., l. 1847) : *Dans toutes les dispositions faites ci-devant par rapport à la sortie du froment et du seigle, on a constamment été attentif à concilier les intérêts des cultivateurs et des consommateurs, de la manière la plus convenable. Dans les cas où une exportation continue aurait causé la pénurie ou un renchérissement excessif de ces espèces de grains, on a toujours prévenu de pareils inconvénients par la prohibition. On a évité la trop grande baisse des prix en encourageant la sortie d'une façon illimitée, lorsque les circonstances l'exigeaient. Et quand les prix étaient entre les deux extrêmes de la cherté et de l'avilissement de la denrée, on a mis successivement en pratique les diverses gradations, entre la liberté illimitée et la prohibition générale, selon que l'état des choses et surtout le degré d'abondance, examinés mûrement, semblaient le demander. Une attention constante à saisir l'à-propos est le seul garant contre les inconvénients qu'on doit tâcher d'éviter dans la législation sur la sortie du froment et du seigle. . . . L'effet des dispositions gradatives dans un pays qui, par sa petite étendue, son local, ses voisinages et sa grande population, serait plus que tout autre exposé à des vicissitudes, l'effet de ces dispositions a toujours été que le débit tant du froment que du seigle a toujours été animé et avantageux, que la culture et le défrichement se sont augmentés et perfectionnés par une gradation non interrompue, que le travail et le prix de la main-d'œuvre se sont soutenus, que les manufactures ont prospéré, que les cultivateurs ont été heureux, que les ouvriers et le bas peuple n'ont pas éprouvé de cherté excessive.*

(2) RICARD, *op. cit.*, t. I, p. 567.

(3) C. FIN., l. 1808.

En 1770, Louis de Wulf, dans son mémoire, déjà maintes fois cité, insiste encore sur l'importance de ce trafic ⁽¹⁾.

Aux grains il faut ajouter la farine et l'amidon, qui apparaissent à la fin du XVIII^e siècle comme des articles d'exportation.

L'industrie des cuirs dorés faisait également quelques exportations en Espagne. En 1764, il n'existait aux Pays-Bas que trois manufactures de cuirs dorés. A Malines, il y en avait depuis longtemps deux dont la production totale était évaluée à 70,000 florins. Ces fabriques travaillaient pour l'exportation; leurs produits étaient exemptés des droits de sortie en vertu du tarif de 1680. La Hollande leur offrait le plus grand débouché; l'Espagne, la France, Hambourg, Saint-Petersbourg, Dantzic et Copenhague achetaient aussi des cuirs malinois. A Bruxelles, il n'existait plus qu'un seul établissement de ce genre, appartenant à Corneille T'Kint. Les débouchés sont les mêmes que ceux indiqués ci-dessus ⁽²⁾.

On exportait aussi en Espagne de la cire blanchie. Les blanchisseries de cire dont les relevés de 1764 constatent l'existence sont au nombre de 10, dont 4 à Bruxelles, 3 à Malines et 1 dans les trois grandes villes de Bruges, Nieuport et Anvers ⁽³⁾. Toutes travaillaient exclusivement pour la consommation interne du pays, à l'exception cependant de la dernière, qui, tout en trouvant du débit dans le pays, exportait la plus grande partie de ses produits en Espagne. Elle était érigée depuis un temps immémorial, se composait de 6 maîtres occupant 24 ouvriers. Le contrôleur ne donne aucun détail sur la production annuelle de cette industrie ⁽⁴⁾.

L'Espagne achetait aussi aux Pays-Bas un peu de porcelaine. La fabrication des faïences et porcelaines a été l'une des indus-

⁽¹⁾ Cf. chap. III. — C. P., 4154.

⁽²⁾ C. FIN., reg. 830, f^{os} 7-8.

⁽³⁾ IBID., reg. 830, f^{os} 27, 133, 334, 511 et 560.

⁽⁴⁾ IBID., f^{os} 334-335.

tries favorites du XVIII^e siècle. En Belgique, les encouragements de toutes sortes ne lui ont pas fait défaut, tant de la part du gouvernement que des autorités locales; on pourra s'en convaincre en lisant les excellentes *Recherches sur les anciennes Porcelaines de Tournai*, publiées en 1883 par M. EUGÈNE SOIL ⁽¹⁾.

En 1764, on compte aux Pays-Bas cinq faïenceries, une à Tournai, une à Bruges, une à Bruxelles, une à Gand et une à Chimay. Seule celle de Tournai fait des exportations en Espagne; elle était d'ailleurs la plus importante de toutes.

La manufacture de porcelaine de Tournai, rachetée en 1751 à François Carpentier par Fr.-Jos. Peterinck, et devenue, dès le 7 août 1752, la *Manufacture impériale et royale de porcelaine de Tournai*, est non seulement une des fabriques qui, au XVIII^e siècle, portèrent le plus haut renom industriel, mais aussi l'une des plus importantes de la Belgique. D'après son historien M. Soil, *au point de vue historique et manufacturier*, elle mérite d'être rangée parmi les usines d'Europe les plus fameuses, et elle supporte avantageusement la comparaison avec la célèbre manufacture de Sèvres, qui, comme elle, s'adonne à la fabrication de la pâte tendre ⁽²⁾.

En 1763, elle avait vendu pour une somme totale de 80,000 florins; l'Espagne n'y entraît que pour 2,000 florins ⁽³⁾.

L'industrie de la clouterie faisait aussi quelques envois en Espagne. La liste déjà citée des principaux industriels des Pays-Bas mentionne que les négociants du Hainaut, D.-F. Chapel, J. Drion et B. Renson, font des envois dans la Péninsule.

On a vu, en parlant des produits importés d'Espagne aux Pays-Bas, que ceux-ci étaient exclusivement des produits de consommation et des matières premières. Les produits d'exportation sont, au contraire, d'une façon générale, des produits manufacturés. Si le gouvernement autrichien ne cherche jamais

(1) E. SOIL, *Recherches sur les anciennes Porcelaines de Tournai*. Paris, 1883.

(2) IDEM, *ibid.*, p. 129.

(3) C. FIN., reg. 830, p. 511.

à restreindre les importations espagnoles faites chez nous, il ne chercha pas davantage à entraver l'exode de nos toiles, fils, dentelles en Espagne. Exporter des produits manufacturés, importer des matières premières et des denrées de consommation était, au point de vue mercantile, — et c'était celui des gouvernements de Marie-Thérèse et de Joseph II. — une situation absolument satisfaisante. On sait que la législation douanière des Pays-Bas fut modifiée de fond en comble depuis la paix d'Aix-la-Chapelle, les anciens tarifs de 1670 et de 1680 et autres refondus complètement et ce dans le sens le plus protectionniste. Une série ininterrompue d'ordonnances vint prohiber l'exportation des matières premières, laine, lin, cuir, favoriser l'importation de produits semblables, dégrever l'exportation de nos produits fabriqués, réduire l'avalanche des produits de l'industrie étrangère. Tout cela eut une influence notable sur notre commerce extérieur avec la France, l'Angleterre, la Hollande surtout. Le trafic espagnol se ressentit infiniment moins de cette refonte de notre législation douanière.

Et pourtant lui non plus n'échappa pas aux tendances interventionnistes des gouvernements de Marie-Thérèse et de Joseph II.

On l'a vu, tant à propos des fruits que du vin et des laines : on le verra plus loin à propos des teintures et des cuirs : en un mot, au sujet de tous les articles d'importations espagnole et américaine, les Pays-Bas se trouvaient encore, au milieu du XVIII^e siècle, dans la nécessité de recourir à l'intermédiaire de la Hollande. La majeure partie de ces produits nous venait de seconde main.

Au lieu de les acheter directement à Cadix, à Séville ou dans tout autre port de la Péninsule, et de les transporter de là à Ostende, on allait les chercher en Hollande, et on les importait par la voie de l'Escaut.

L'étendue des relations commerciales que les Hollandais entretenaient avec l'Europe entière, leurs aptitudes mercantiles, l'importance de leur marine marchande et, pour certains pro-

duits, comme la laine, leur proximité de la province belge, où ces produits trouvaient du débit, faisaient en sorte que nos voisins du Nord pouvaient débiter les marchandises espagnoles à des prix bien plus avantageux que les marchands brabançons ou flamands, qui les faisaient venir par Ostende.

Tant à Vienne qu'à Bruxelles cette dépendance fut jugée intolérable. Avec une obstination vraiment implacable, les gouvernants successifs s'efforcèrent, depuis 1750 environ, de modifier cet état de choses. D'abord par des faveurs, réductions douanières, exemptions de tonlieux, permissions d'entrepôt; puis, depuis 1770, au moins pour deux articles essentiels, la laine et les cuirs, par une défense absolue.

Le résultat ne put être atteint complètement. Pour les laines il fallut même reculer. Les avantages géographiques et l'intérêt particulier des drapiers limbourgeois constituèrent des obstacles insurmontables. D'autre part, on ne saurait douter que pour les autres provinces des Pays-Bas, Brabant et Flandre notamment, plus rapprochées, elles, du port d'Ostende, l'intervention hollandaise dans les relations commerciales hispano-belges fut sensiblement réduite.

Les importations d'Espagne aux Pays-Bas étaient de loin inférieures aux exportations; la balance du commerce penchait du côté des Pays-Bas.

Ce fait n'était pas nouveau au XVIII^e siècle. Au XVII^e siècle déjà, sous le régime d'exclusivisme imposé par les souverains espagnols, le seul commerce extérieur, qui aux yeux des contemporains subsistât dans des conditions favorables, consistait dans les échanges avec l'Espagne, car il ne fallait pas y payer avec des métaux précieux les marchandises qu'on y allait chercher ⁽¹⁾. Au XVIII^e siècle, le commerce avec l'Espagne fut longtemps le seul dont la balance fût favorable.

L'expérience a fait voir, écrit en 1761 la Chambre de com-

(1) HUISMAN, *op. cit.*, p. 12.

merce de Gand, que depuis des siècles la balance de notre commerce externe a été à notre désavantage, en ce que nous tirons annuellement des étrangers en général pour plus de valeur en denrées que nous leur fournissons, ce qui doit causer une diminution graduelle de l'argent comptant dans le pays, et il y a longtemps que nous serions réduits à la dernière disette et pauvreté. si la masse n'en avait été de temps en temps remplacée par ce qu'on regarde pour un malheur et un fléau ⁽¹⁾.

Nous commerçons directement, dit un autre mémoire, celui-ci anonyme, avec la Hollande, l'Angleterre, la France et l'Espagne. La balance de notre commerce vis-à-vis des trois premières puissances est à notre désavantage ; nous tirons beaucoup plus de leur cru que nous leur fournissons du nôtre ⁽²⁾ La balance de notre commerce avec l'Espagne est absolument à notre avantage. Nous lui fournissons beaucoup plus du nôtre qu'il ne nous fournit du sien ⁽³⁾.

La situation resta telle pendant tout le XVIII^e siècle.

En 1783, le conseiller Delplaneq affirme que les Pays-Bas ne tirent de l'Espagne que des matières premières, des denrées de consommation et de l'argent comptant ⁽⁴⁾.

La balance du commerce hispano-belge, penchant du côté des Pays-Bas, l'Espagne devait solder la différence avec des métaux précieux. Elle se trouvait d'ailleurs dans la même situation vis-à-vis de tous les autres pays de l'Europe. Le solde, d'après M. Desdevises du Dezert, s'élevait annuellement à près de 363 millions de réaux. Or, les lois espagnoles défendaient l'exportation de la monnaie ; il s'ensuivit un commerce clandestin extrêmement actif. On finit par admettre l'exportation du numéraire, moyennant des licences spéciales et le payement d'un

⁽¹⁾ *Mémoire pour les députés des États de Flandre*, 3 juillet 1761. C. M., 850^A, pp. 125-126.

⁽²⁾ *Ibid.*, p. 246.

⁽³⁾ *Ibid.*, p. 235.

⁽⁴⁾ VAN HOUTTE, article cité du *Vierteljahrschrift*. . .

droit de 3 % de toutes les sommes déclarées, mais la contrebande continua, aussi ingénieuse, aussi raffinée; c'était une habitude prise. Douaniers et fraudeurs vivaient en bonne intelligence. De temps à autre, pour se faire bien voir des chefs et obtenir de l'avancement, on appréhendait quelque pauvre homme, quelque marchand étranger; comme tout voyageur était suspect aux yeux de la douane, personne n'était sûr de son argent. A chaque instant un caprice d'un agent pouvait amener une saisie et commencer un gros procès. Cette stupide législation doit être considérée comme un des plus formidables obstacles qui aient été opposés au libre développement du commerce espagnol ⁽¹⁾.

Les Pays-Bas ne se contentèrent pas d'échanger leurs toiles, fils et autres produits contre des fruits, vins et laines d'Espagne, ils allèrent aussi au moins une fois y chercher des placements pour leurs capitaux.

En 1747, il s'était formé à Séville une compagnie de commerce et de navigation appelée Compagnie de Saint-Ferdinand. Elle reçut un octroi de Ferdinand VI, le 17 août de cette année. C'était à la fois une société commerciale et industrielle. Elle avait pour but de faire du commerce, tant avec les autres pays de l'Europe qu'avec les colonies d'Amérique. Le capital était fixé à 1 million de pesos, réparti en actions de 250 pesos. Les droits de douane seraient réduits pour les marchandises achetées ou vendues pour compte de la Société ⁽²⁾.

Les capitalistes belges s'y intéressèrent dès le début et finirent par détenir la majorité des actions.

La Compagnie, mal administrée, fit de très mauvaises affaires. Elle ne distribua jamais de dividende.

En 1766, les capitalistes belges intéressés réclamèrent la protection de leur gouvernement pour la sauvegarde de leurs

(1) DESDEVICES DU DEZERT, *op. cit.*, pp. 121-122.

(2) Une copie de l'octroi se trouve à la secrétairerie d'État et de guerre, 2168.

intérêts ⁽¹⁾. En 1774 et en 1777 des requêtes semblables sont remises à Charles de Lorraine ⁽²⁾. De Bruxelles, les doléances furent transmises par la voie administrative à Vienne; là on chargea le ministre d'Autriche à Madrid de faire des représentations auprès du Gouvernement espagnol. Les démarches faites n'eurent sans doute aucun succès. En 1778, Kaunitz déclare qu'on aurait dû espérer davantage de la justice et autorité du roi catholique ⁽³⁾.

CHAPITRE V.

Le commerce avec les colonies espagnoles.

La place du commerce colonial dans l'ensemble des relations commerciales espagnoles. — La colonisation espagnole. — L'exclusion des Pays-Bas. — Procédés employés pour faire le commerce avec les colonies. — Les principaux produits échangés.

Une place considérable devrait être faite ici au commerce avec les colonies espagnoles. Le lien, forcément très intime, qui existe entre le commerce que l'on fait avec un pays d'Europe et celui qu'on fait avec les colonies de ce pays l'est peut-être plus que partout ailleurs, quand il s'agit des colonies espagnoles. Avec l'Amérique espagnole, on ne put pour ainsi dire entretenir aucune relation commerciale sans passer par l'intermédiaire de la mère patrie. C'est à cause de cela que le trafic

⁽¹⁾ *Mémoire des négociants flamands intéressés dans la Compagnie de Séville*. C. Fix., c. 1648.

⁽²⁾ Ch. A. P. B., répertoire de 1766, 1774 et 1777, reg. 290, f° 284; reg. 298, f° 256; reg. 301, f° 341.

⁽³⁾ *IBID.*, répertoire de 1778, reg. 302, f° 279.

espagnol a, durant toute l'époque moderne, et pour tous les pays, une importance tout à fait hors de proportion avec la capacité d'achat et la productivité de la monarchie catholique. *Ce serait peu de chose* — écrit au XVIII^e siècle Savary des Bruslons — *que le commerce d'Espagne, si celui des deux vastes empires du Pérou et du Mexique et de tant d'autres régions du Nouveau Monde, où cette monarchie étend sa domination et qui ne peut se faire que par les Espagnols naturels, ne l'avait rendu un des plus riches et des plus profitables de l'Europe* (1).

C'est au travail de M. Van der Linden que nous empruntons les données du tableau sommaire qui va suivre, destiné à montrer comment fut rendu illusoire le monopole du commerce colonial que l'Espagne prétendit s'arroger. On verra ensuite comment les Pays-Bas aussi réussirent à tirer à eux une partie de la couverture.

L'expansion coloniale date du XV^e siècle; les découvertes de Christophe Colomb, de Cortez, de Pizarre mirent l'Espagne en possession d'un domaine colonial immense et contribuèrent pour beaucoup à lui assurer cette place prépondérante qu'elle occupa en Europe au début de l'époque moderne. L'histoire de l'expansion coloniale espagnole se divise tout naturellement en trois périodes : le XV^e et le XVI^e siècle sont témoins des découvertes et conquêtes, faites au nom des rois catholiques; au XVII^e siècle se place la lutte de l'Espagne contre les puissances maritimes nouvelles, l'Angleterre et la Hollande; au XVIII^e siècle, l'expansion coloniale, compromise par les guerres contre les puissances maritimes et la guerre de Succession d'Espagne, reprit à nouveau. Les rois de la dynastie bourbonnienne se proposèrent pour but immédiat de consolider et d'étendre leur empire d'Outre-Mer.

L'étendue de l'empire colonial espagnol a varié à la suite des

(1) SAVARY DES BRUSLONS, *op. cit.*, t. I, p. 237.

conquêtes faites par l'Espagne sur les naturels et sur l'Espagne par d'autres puissances européennes. C'est à la fin du XVIII^e siècle qu'il atteignit sa plus grande extension. Il embrassait tout le bassin du golfe du Mexique et tout le bassin continental de la mer des Antilles, plus Cuba, Porto-Rico et la plus grande partie de Haïti. Sur la côte du Pacifique, il s'étendait depuis San-Francisco (37° 48' lat. N.) jusqu'au delà du 40° de lat. S. et il touchait à l'océan par la colonie de la Plata. Enfin, les colonies d'Annobon et de Fernando-Po permettaient à l'Espagne de prendre pied en Afrique; les Philippines constituaient avec les Mariannes des dépendances isolées en Océanie, derniers trophées des expéditions faites par les Espagnols au XVI^e siècle pour conquérir les îles à épices.

Le régime économique des colonies espagnoles se caractérise par la hâte que mettaient les colons et le gouvernement à se procurer le plus de revenus possible et, particulièrement, les métaux précieux. Ce système d'exploitation rapace se constate dans l'attitude que prirent les Espagnols à l'égard des populations indigènes, auxquelles ils imposèrent, comme tribut ou corvée, le travail dans les mines et les plantations; par le peu de souci qu'ils montrèrent pour le développement des colonies elles-mêmes, dans lesquelles ils n'introduisirent ni animaux domestiques, ni céréales, ni arbres fruitiers et n'encouragèrent en aucune façon les manufactures, et enfin dans l'exploitation hâtive et intensive des mines d'or et d'argent. Les détenteurs de territoires cherchaient à en retirer le plus rapidement possible de grands revenus. D'autre part, le Gouvernement métropolitain poussa, lui aussi, à l'exploitation intensive des districts qui promettaient le plus de métaux précieux. Il essaya bien de la réglementer, mais au moyen d'une législation s'inspirant des lois qui régissaient les mines de la métropole ou des autres pays européens, comme les Pays-Bas ou l'Allemagne. L'outillage était encore, au XVIII^e siècle, le même qu'au XVI^e. Les progrès techniques, réalisés en Europe, n'ont pas pénétré au Mexique ni au

Pérou. Les frais d'extraction étaient très considérables à cause de l'aménagement défectueux des ouvrages (1).

Le système d'exploitation intensive des colonies avait pour corollaire la surveillance du commerce colonial. Pour se réserver le maximum de profits immédiats, le gouvernement voulut monopoliser ce commerce et exclure des colonies les marchands étrangers. Il défendit aux établissements d'Outre-Mer, sous les peines les plus sévères, de faire le commerce avec un autre pays que la métropole. Toute infraction à cette règle était punie de la peine de mort. D'ailleurs, jusqu'au milieu du XVII^e siècle, les vaisseaux étrangers étaient considérés comme pirates et traités comme tels. Leurs équipages étaient massacrés ou faits prisonniers et employés au travail des mines (2). Cette volonté absolue des rois d'Espagne de réserver à leurs seuls sujets le droit de commercer avec les Indes occidentales est un des traits caractéristiques de leur politique coloniale ; elle persista pendant tout l'ancien régime et les Bourbons d'Espagne suivirent, en ce point, les errements des Habsbourgs. Ils crurent que le meilleur moyen de consolider et d'étendre leur empire colonial était d'en fermer l'accès autant que possible aux marchands ou aux colons étrangers et de réserver le monopole du commerce colonial, en dehors du trafic des esclaves, à la métropole. En 1716, sous le règne de Philippe V, le gouvernement espagnol voulut empêcher les relations commerciales de la France avec le Pérou et fit même poursuivre ses vaisseaux (3). En 1725, lors de l'alliance de Vienne, les faveurs commerciales les plus étendues furent accordées par l'Espagne aux commerçants des différents États de l'Empereur ; une seule leur fut refusée, celle de faire un commerce même restreint avec les colonies (4).

Le privilège des Espagnols dans le commerce avec leurs

(1) VANDER LINDEN, *op. cit.*, pp. 383-384.

(2) IDEM, *ibid.*, pp. 329-330.

(3) IDEM, *ibid.*, p. 387-388.

(4) Cf. *supra*, chap. I.

colonies était d'ailleurs purement théorique; au XVIII^e siècle on s'en rend parfaitement compte. Le commerce avec l'Amérique, dit Savary des Bruslons, les Espagnols se le sont réservé à eux seuls; mais malgré toutes leurs précautions, les autres nations, les Français, les Anglais, les Hollandais y ont beaucoup plus de part qu'eux-mêmes (1). A la même époque, Ulloa prétendait que la plus grande partie des richesses que sa patrie tirait de l'Amérique passait à l'étranger. Les autres nations d'Europe entretenaient avec les colonies espagnoles un commerce direct et indirect. Le commerce indirect consistait en ce qu'ils fournissaient à l'Espagne la majeure partie des productions que celle-ci introduisait dans ses colonies; le commerce direct se faisait grâce à l'intermédiaire de certains Espagnols qui servaient de prête-noms (2).

Les rois d'Espagne, en réservant à l'industrie nationale seule les vastes débouchés coloniaux, s'étaient figuré que celle-ci serait en état d'y faire face; or c'était là une erreur capitale. La situation économique défavorable de la métropole transforma un des avantages les plus précieux en un inconvénient des plus graves. L'abondance des métaux précieux, qui affluaient en Espagne par toutes sortes de voies, amena une augmentation assez rapide des prix. Mais on doit se garder d'exagérer l'importance de cette cause de dépréciation de l'or et de l'argent. Ce qui compromit surtout les résultats économiques de la colonisation espagnole, ce fut l'impossibilité dans laquelle le pays se trouva de suffire par lui-même aux besoins de ses possessions d'Outre-Mer. La production industrielle de l'Espagne était trop restreinte par rapport aux besoins de l'expansion coloniale.

On vit même les Cortès demander au roi, en 1552, de défendre l'exportation des draps, de la soie et d'autres étoffes, parce que le prix de ces articles était trop élevé dans la mère

(1) SAVARY DES BRUSLONS, *op. cit.*, t. I, p. 237.

(2) *Retablissement des Manufactures et du Commerce d'Espagne*, traduit de l'espagnol, de D. BERNARDO DE ULLOA, Amsterdam, 1753, p. 15.

patrie. De plus, elles préconisèrent d'autres mesures qui étaient destinées à combattre la crise économique, mais qui eurent précisément pour effet de la rendre encore plus intense. Elles firent interdire, entre autres, l'exportation des métaux, ce qui eut des conséquences on ne peut plus désastreuses. Les prix, s'élevant de plus en plus en Espagne, continuèrent à être beaucoup plus bas dans le reste de l'Europe, ce qui n'aurait pas eu lieu si l'écoulement de l'or et de l'argent dans les autres pays de l'Ancien Monde n'avait pas été entravé. Cette grande accumulation des métaux provoqua une dépréciation rapide de leur valeur en Espagne ; les marchandises espagnoles haussèrent beaucoup plus vite que celles des autres pays. L'industrie espagnole en fut fortement atteinte, la main-d'œuvre devenant de plus en plus chère. L'Espagne ne put ainsi lutter contre ses rivales ; elle devait succomber (1).

Pour satisfaire aux besoins sans cesse grandissants de ses colonies, la monarchie espagnole dut faire appel à l'industrie étrangère, et l'Espagne dut se résigner à n'être plus qu'un intermédiaire entre les consommateurs américains et les producteurs anglais, hollandais, belges et autres. Depuis lors, le commerce colonial, malgré le monopole officiel, fut presque entièrement aux mains des étrangers, surtout de ceux qui faisaient la traite des nègres. Les galions et les flottes emportaient bien quelques produits espagnols, comme des vins, de l'eau-de-vie, des raisins secs, de l'huile et en outre des draps et des soieries en petite quantité, mais une grande partie des cargaisons était constituée au moyen de produits étrangers, car l'industrie espagnole elle-même avait souffert énormément de la fermeture des débouchés étrangers et de la cherté de la main-d'œuvre, due à l'abondance des métaux précieux.

Enfin l'expulsion des Maures (1609) avait fait perdre à l'Espagne les meilleurs agents de sa vitalité commerciale et industrielle (2).

1) VANDER LINDEN, *op. cit.*, p. 424.

(2) IDEM, *ibid.*, p. 432.

L'Espagne ne fit plus, au XVII^e et au XVIII^e siècle, que recevoir et distribuer les richesses métalliques ; elle ne put les garder ni les faire fructifier. Comme elle produisait peu et fabriquait encore moins, elle devait, pour suffire à la consommation, acheter à l'étranger une quantité de marchandises et surtout des objets manufacturés ; tout ce qu'elle pouvait offrir en échange, c'étaient les métaux précieux. Ceux-ci sortaient du pays, non seulement pour payer les marchandises importées en Espagne, mais pour couvrir les frais énormes que fit la Couronne pour l'entretien de ses armées (1). Les trésors déversés par le Nouveau Monde sur l'Espagne glissèrent sur elle comme l'eau sur un toit.

Non contents de fournir à l'Espagne la meilleure partie des cargaisons qu'ils expédiaient dans ses colonies, les marchands étrangers parvenaient à commercer directement avec ces dernières, soit en faisant de la contrebande, soit en trafiquant sous le nom d'un armateur espagnol. Ils pouvaient faire entrer des navires dans un port des colonies sous prétexte d'avarie, puis, moyennant le paiement d'une taxe, faire décharger ces navires dans une enceinte fermée, dont la porte était mise sous scellés : des complices retiraient les marchandises et les remplaçaient par des produits coloniaux. Mais ce procédé était assez dangereux, car il ne pouvait être pratiqué que grâce à un défaut de surveillance de la part des agents de la douane. Si la contrebande était découverte, elle entraînait la confiscation du navire et de sa cargaison. Les marchands étrangers se servaient plus souvent d'un moyen plus habile : ils commerçaient sous le nom d'un Espagnol. Cependant, même dans ce cas, les autorités espagnoles confisquaient parfois le produit de la vente des marchandises importées par ces marchands dans les colonies. Toutes sortes de difficultés pouvaient surgir par suite de contestations avec le prête-nom ou de la mort de celui-ci. La justice

(1) VANDER LINDEN, *op. cit.*, p. 432.

espagnole intervenait dans ces affaires et prétendait connaître des contrats passés par lui avec des étrangers. En 1772, des commerçants français se plaignirent d'avoir été dénoncés par leur prête-nom, en l'accusant d'avoir agi uniquement pour prendre part aux profits de la confiscation de leurs biens ⁽¹⁾.

L'Espagne n'était guère moins jalouse de ses Indes que de l'étranger. L'Amérique avait été découverte par un navigateur au service de la Castille; les Castillans seuls avaient le droit d'y commercer et de s'y établir. Les Catalans n'obtinrent qu'en 1765 la permission de commercer avec les Antilles et attendirent jusqu'en 1775 l'autorisation de commercer avec l'Amérique du Sud, et jusqu'en 1789 le droit de trafiquer avec le Mexique. Les différents royaumes américains étaient isolés et ne se connaissaient pas ⁽²⁾.

Un seul port, celui de Séville, avait été désigné par les rois catholiques pour servir d'attache aux navires qui se rendaient aux Indes. Séville était encore en possession de ce monopole au début du XVIII^e siècle ⁽³⁾. Plus tard, ce fut Cadix qui garda le monopole jusqu'en 1765 ⁽⁴⁾.

Les marchands étrangers parvenaient à faire du commerce avec les colonies espagnoles, soit en faisant de la contrebande, soit en trafiquant sous le nom d'un armateur espagnol. Ce dernier moyen était le plus praticable. Il pouvait amener des difficultés en ce sens que le commerçant étranger était à la merci de son prête-nom espagnol.

L'union politique de nos provinces avec l'Espagne ne leur valut, au point de vue colonial, aucun avantage. Ce fut la grande erreur de l'Espagne de traiter les habitants des Pays-Bas comme des étrangers, au lieu de les associer à la prospérité

⁽¹⁾ VANDER LINDEN, *op. cit.*, p. 396.

⁽²⁾ IDEM, *ibid.*, p. 389.

⁽³⁾ IDEM, *ibid.*

⁽⁴⁾ IDEM, *ibid.*

de la mère patrie. Successivement Philippe II, Philippe III, Philippe IV et Charles II écartèrent toute tentative d'entamer le monopole réservé aux Castillans. Les Bourbons suivirent au XVIII^e siècle la même politique. La tentative faite en 1725, lors des fameux traités de Vienne, d'obtenir la permission de trafiquer avec les colonies, échoua sur toute la ligne.

Les colonies espagnoles restèrent donc fermées aux négociants belges durant tout le XVIII^e siècle. Ils s'en consolèrent facilement; nulle part on ne trouve de trace d'une démarche faite pour lever cette prohibition.

C'est que, tout comme les Français, les Hollandais et d'autres, nos ancêtres arrivaient, grâce à des prête-noms espagnols, à expédier leurs produits au Mexique, au Pérou et ailleurs. Déjà au XVII^e siècle, nos négociants ne cessèrent de faire partir en secret pour Cadix divers de nos produits pour les Indes. On y faisait des envois considérables, grâce à la connivence des prête-noms. La Chambre de commerce de Gand, dans une représentation datée du 13 juillet 1742, fait très nettement allusion au même procédé ⁽¹⁾,

Ce commerce ne pouvait, de sa nature même, être l'objet d'aucune protection du gouvernement autrichien. On ne trouve, dès lors, aucun détail à son sujet dans les archives. Comment se faisaient les contrats avec les Espagnols? Nos négociants eurent-ils des difficultés avec eux? Nous l'ignorons.

Les Belges faisaient passer aux colonies espagnoles des toiles, des fils et des dentelles. Ces trois articles principaux du commerce hispano-belge dans son ensemble le sont aussi pour son trafic colonial en particulier.

Une consulte du Conseil des finances, du 1^{er} février 1766, donne des indications sur les modalités et l'importance des exportations de toiles. Nos négociants, dit-elle, envoient leurs

(1) CH. A. P. B., I, 367.

toiles à Cadix, parfois pour leur compte. généralement à la commission. A l'entrée de l'Espagne, il y a de gros droits à payer. De là les toiles sont expédiées en Amérique, par les flottes ou les vaisseaux de registre. Elles s'y débitent concurremment avec celles de Bretagne, de Normandie, de Morlaix, de Bayonne, de Silésie et d'autres parties de l'Allemagne, qui sont à peu près de la même qualité que les nôtres. Lorsque les ventes sont faites, on fait les retours en piastres. Ceux-ci, à leur arrivée à Cadix, paient un nouveau droit à titre d'indult au roi. L'ensemble des droits et frais monte à environ 15 % de la valeur des marchandises. Il résulte de tout ceci que cette principale branche de notre commerce avec l'Espagne est établie sur la concurrence et ne peut se soutenir que par la bonne qualité et le bon marché de nos toiles ⁽¹⁾.

Quelle que soit la branche du commerce hispano-belge que l'on envisage, on peut toujours être assuré d'y rencontrer, d'une façon quelconque, une intervention hollandaise. Le trafic avec les colonies ne fait pas exception à cette règle. Les Hollandais revendaient en Amérique des quantités considérables de toiles, qu'eux-mêmes avaient achetées aux Pays-Bas. Ils pouvaient même débiter leurs marchandises à meilleur compte, parce qu'ils ne passaient pas à Cadix, mais, grâce à leurs possessions de Curaçao et de Saint-Eustache, entretenaient un commerce direct de contrebande avec les colonies elles-mêmes ⁽²⁾.

Les colonies espagnoles ne fournissaient aux Pays-Bas que trois produits : la cochenille, l'indigo, les peaux.

Au XVIII^e siècle, l'usage de la cochenille et de l'indigo était très répandu. L'Espagne et le Portugal nous les fournissaient en concurrence. Considérés comme matières premières servant à l'industrie drapière, ces teintures étaient exemptes de tout droit d'entrée, en vertu du tarif de 1680. En 1766, on les

⁽¹⁾ C. FIN., I. 4902.

⁽²⁾ IBID.

exempta aussi des droits de tonlieu, pour favoriser leur arri-
 vage par Ostende, et l'on en permit l'exportation, libre de tous
 droits, aux drapiers du Limbourg, qui en revendraient au Pays
 de Juliers ⁽¹⁾. En 1774, on concéda encore diverses faveurs
 pour pousser les drapiers limbourgeois à faire venir les tein-
 tures directement de la Péninsule par la voie d'Ostende ⁽²⁾. On
 agita même le projet de soumettre les teintures venant par la
 Hollande à un droit d'entrée de 2 %, mais il ne fut pas
 exécuté ⁽³⁾.

Voici quelques chiffres qui marquent l'importance réciproque
 des importations de ces deux produits. Il faut noter qu'il n'est
 pas fait de distinction entre les marchandises d'origine espa-
 gnole et celles d'origine portugaise.

Années.	Indigo.	Cochénille.
1760	58,427 livres	4,847 livres ⁽⁴⁾
1765	43,817 id.	41,637 id. ⁽⁵⁾
1770	145,410 id.	3,351 id. ⁽⁶⁾
1775	41,191 id.	580 id. ⁽⁷⁾
1780	38,746 id.	2,219 id. ⁽⁸⁾
1785	47,409 id.	4,382 id. ⁽⁹⁾
1790	57,093 id.	4,409 id. ⁽¹⁰⁾

Les colonies espagnoles et portugaises nous envoyaient des
 quantités considérables de cuirs bruts. L'industrie de la tannerie
 et de la maroquinerie était, au XVIII^e siècle, très florissante
 aux Pays-Bas. Le gouvernement la protégeait par des faveurs

⁽¹⁾ C. FIN., l. 1725.

⁽²⁾ IBID., l. 1727.

⁽³⁾ IBID. Représentation du négociant Liévin Baes.

⁽⁴⁾ IBID, reg. 507.

⁽⁵⁾ C. FIN., reg. D. E. S., n° 233, f° 108 v°.

⁽⁶⁾ IBID., n° 238, f° 103.

⁽⁷⁾ IBID., n° 243, f° 104 v°.

⁽⁸⁾ IBID., n° 248, f° 92.

⁽⁹⁾ IBID., n° 252, f° 92 v°.

⁽¹⁰⁾ C. FIN., reg. 524, f° 96.

de tout genre : libre importation de matières premières ; exportation exempte de tout droit ; prohibition de produits fabriqués venant de l'étranger, etc.

L'importation de cuirs secs de bœufs et de vaches du Brésil, de La Havane, de Caracas et de Buenos-Ayres se montait, en 1770, de 23,000 à 24,000 pièces annuellement. Ils faisaient la concurrence à ceux d'Irlande.

Il n'y a pas à douter que, pour les cuirs, tout comme pour les autres produits coloniaux, les Hollandais n'aient été longtemps intermédiaires entre les producteurs et les consommateurs belges. Longtemps ils eurent *seuls le commerce de cette branche*, dit Delplanq.

Fidèle à sa politique générale, dont on a déjà vu l'application par rapport aux fruits, aux vins et surtout aux laines, le gouvernement de Marie-Thérèse, en l'occurrence le Conseil des Finances, dont les sentiments hollandophobes étaient notoires, s'efforça de transformer cet état de choses.

Tout comme pour les laines, ce fut l'épizootie qui fournit l'occasion.

Le premier pas fut fait vers la fin de 1768.

Le Conseil des Finances, dans un rapport au gouverneur général, fait observer que le bruit s'est répandu, en Angleterre, d'une maladie épidémique régnant en Suède, dans le Danemark, dans le voisinage de Hambourg, et ayant même déjà fait apparition en Hollande. Sur ce — c'est toujours le Conseil des Finances qui parle — les Anglais ont défendu l'importation des cuirs et des cornes venant de ces pays, et il y a tout lieu de craindre qu'on va chercher à importer aux Pays-Bas ce qu'on ne peut débiter dans les Iles Britanniques. Il convient donc de prendre des mesures.

Le Conseil propose de défendre l'importation de tous cuirs et cornes, sauf ceux dont on pourra prouver qu'ils viennent d'Irlande ou d'Amérique ⁽¹⁾.

(1) Extrait de protocole du conseiller Paradis. S. E. G., reg. 1757, f^o 111.

Une ordonnance fut rendue dans ce sens le 9 septembre 1768.

Diverses instructions et dispositions, faites ultérieurement, confirmèrent et expliquèrent la portée des mesures prises.

Le 14 janvier 1769, le Conseil des Finances fait avertir les douaniers d'Ostende qu'il suffit qu'on prouve par connaissements que les cuirs qu'on veut importer viennent d'Amérique. Là, dit-il, pas de contagion à craindre ⁽¹⁾.

Le 10 mai 1769, une nouvelle ordonnance prohibe encore une fois l'importation de tout cuir d'origine hollandaise et exige, pour l'importation des autres cuirs, la production de certificats émanant des autorités locales ⁽²⁾. Le 31 mai 1769, le Conseil des Finances envoie des instructions aux douaniers du bureau de Saint-Philippe, pour leur recommander de se montrer exigeants sur le chapitre des certificats, pour les cuirs d'origine irlandaise, importés par leur bureau ⁽³⁾. Peu après, on répète encore une fois aux douaniers d'Ostende, le 24 juillet 1769, qu'ils peuvent, eux, admettre sans aucune difficulté les cuirs qui viennent directement d'Espagne, de Portugal et d'Irlande ⁽⁴⁾.

L'année suivante, de nouvelles dispositions sont prises, et cette fois les cuirs d'Irlande y sont compris à leur tour.

Le 11 janvier 1770, Marie-Thérèse, de l'avis cette fois du Conseil privé, fait publier un édit additionnel touchant l'épizootie, qui maintenant a fait son apparition aussi en Flandre.

L'article 17 défend l'importation de toute peau étrangère, à moins qu'elle n'ait été dépouillée de tout poil et n'ait été plongée pendant plusieurs jours dans la chaux. Les cuirs hollandais restaient totalement interdits ⁽⁵⁾.

Le 12 février, cet édit est interprété dans ce sens que les

(1) C. FIN., reg. D. E. S., n° 90, f° 2 v°.

(2) *IBID.*, n° 90, f° 44.

(3) *IBID.*, f° 53 v°.

(4) *IBID.*, f° 69.

(5) *Ordonnances des Pays-Bas autrichiens*, 3^e série, t. X, pp. 2 et suiv.

précautions exigées ne s'appliquent qu'aux cuirs d'Irlande, ceux d'Amérique restant absolument libres ⁽¹⁾.

L'importation des cuirs d'Irlande fut, dans la suite, totalement interdite; cette mesure excita sans doute des plaintes de la part des négociants qui avaient fait des achats avant la prohibition et il fallut faire pas en arrière.

Le 26 septembre 1770, le Conseil fait savoir aux douaniers d'Ostende qu'on pourra admettre les cuirs d'Irlande jusqu'au 1^{er} décembre suivant ⁽²⁾, et le 6 décembre, la licence est étendue jusqu'au 1^{er} février ⁽³⁾.

Puis, le 13 juillet 1771, de nouvelles instructions déterminent que les cuirs venant directement d'Irlande peuvent être admis à nouveau sans la moindre difficulté ⁽⁴⁾.

Enfin, il y a lieu de signaler une lettre typique du 12 février 1772 aux douaniers d'Ostende. Elle leur apprend que si des cuirs de Hollande sont apportés à Ostende, on peut les admettre. On fera semblant de ne rien voir. Les douaniers ne peuvent pas laisser entrevoir qu'ils ont reçu des instructions à ce sujet, et pour éviter toute indiscretion, ils renverront à Bruxelles, au Conseil des Finances, la présente en original sans en garder copie ⁽⁵⁾.

On peut voir là quel était le but réel poursuivi : empêcher les cuirs d'Amérique d'arriver par ailleurs qu'Ostende. Que la crainte de l'épizootie ait poussé le Conseil des Finances, cela se comprend; qu'il ait eu à un degré non moindre le désir de favoriser le port d'Ostende et de contrecarrer les Hollandais, la chose n'est pas moins évidente.

Parlant de la permission accordée le 26 septembre 1770, d'importer pendant quelque temps encore des cuirs d'Irlande,

(1) C. FIN., reg. D. E. S., n° 10, fo 10 v°.

(2) *IBID.*, fo 81.

(3) *IBID.*, fo 121.

(4) C. FIN., l. 1995.

(5) *IBID.*

de Cazier s'exprime de la sorte : cette permission n'a été accordée que momentanément... « *Pour induire peu à peu les tanneurs de ce pays à préférer les cuirs d'Amérique venant des ports d'Espagne et de Portugal. La navigation directe d'Ostende sur ces deux royaumes nous est avantageuse à plusieurs égards, au lieu que notre commerce avec la Grande-Bretagne et de l'Irlande est presque entièrement passif* ⁽¹⁾. »

Diverses faveurs sont d'ailleurs accordées pour développer le commerce des cuirs d'Amérique importés par Ostende.

Le 14 décembre 1769, on permet aux négociants qui veulent importer de semblables cuirs dans le Luxembourg de ne payer les droits de douane qu'à l'entrée de cette province et non à Ostende, appliquant ainsi aux cuirs une disposition prise précédemment pour les vins d'Espagne. On permet aussi de les déposer dans l'entrepôt de Louvain ⁽²⁾.

Le 21 avril suivant, le Conseil des Finances discute à nouveau la gestion des faveurs à accorder à cette nouvelle branche du commerce.

Les ordonnances, dit-il, ne permettent plus l'entrée des cuirs que par Ostende.

Nos commerçants ont pris le parti de les faire venir directement d'Amérique par Cadix ou Lisbonne, au lieu d'aller les acheter de seconde main en Hollande. Il y a à cela trois avantages. Nos tanneries seront approvisionnées de première main : on pourra fournir le cuir nécessaire aux tanneries du pays de Liège et de Stavelot-Malmédy ; l'importation directe nous procurera en tout temps un fret de retour pour les navires qui transportent nos manufactures en Espagne.

Il y a lieu d'encourager les commerçants dans cette voie, pour partager avec les Hollandais le commerce des cuirs américains, comme on le fait déjà pour les laines.

Les cuirs bruts sont libres à l'importation. Il faut les affran-

(1) C. FIN., reg. 819, f° 67. Rapport général de 1770.

(2) *IBID.* l. 1994.

chir des droits de tonlieu. Ce dernier point est digne d'attention. Les tanneurs de Namur s'approvisionnaient jadis en Hollande; maintenant il le font par la voie d'Ostende et doivent, de ce chef, payer des droits de tonlieu plus élevés. Il faut enfin réduire les droits de sortie pour favoriser la réexportation ⁽¹⁾.

Les mesures proposées furent prises par une disposition du 12 mai suivant ⁽²⁾.

La défense d'importer des cuirs de Hollande resta en vigueur jusqu'à la fin de l'ancien régime.

Elle fut plusieurs fois discutée.

En 1778, les tanneurs de Malines et de Bruxelles prétendirent que les peaux de veau avaient doublé de prix, à cause de la défense de les importer de Hollande. On ne les écouta même pas ⁽³⁾.

En 1784, Delplancq compose une note sur la question.

Avant que l'ont eût défendu le passage des cuirs par Saint-Philippe, les Hollandais monopolisaient l'importation de cette marchandise aux Pays-Bas. Depuis, ce commerce s'est dirigé vers Ostende. Nombre de négociants font venir des cuirs pour leur compte et les revendent aux tanneurs, comme les Hollandais le faisaient jadis.

Il est évident, ajoute le rapporteur, que cette branche de commerce nous est infiniment précieuse. Elle entretient la navigation par la mer avec l'Espagne; elle pourra contribuer à en établir une avec le Portugal. Elle alimente la navigation intérieure d'Ostende sur Louvain et Bruxelles. Il est fort à craindre qu'en rouvrant le passage par Saint-Philippe, les Hollandais fassent *tomber cette branche* ⁽⁴⁾.

Enfin, en 1792, les douaniers de Bruxelles font observer que depuis longtemps on n'a plus parlé d'épizootie, que l'ancien

(1) C. FIN., l. 1994.

(2) *IBID.*

(3) *IBID.*, l. 1996.

(4) *IBID.*, l. 1997.

bourgmestre de Hal, J.-F. de Schuyfeler, se plaint de ce que l'importation des cuirs par Ostende est si onéreuse et il serait bien heureux de pouvoir en faire venir par Lillo ⁽¹⁾.

Le bureau des douanes s'explique le 16 juin de la même année. L'épizootie a continué à être le motif apparent bien longtemps après qu'elle a cessé d'exister en réalité. Les dispositions prises ont eu plein succès. On en a déjà plusieurs fois demandé en vain le retrait. Il faut continuer dans cette voie et éconduire le plaignant ⁽²⁾. Il le fut en réalité. Il ne faudrait évidemment pas prendre à la lettre les affirmations concernant le plein succès de la politique dont on vient de voir l'application. Sans doute — et il en fut autrement pour les laines — la prohibition ici resta complète. Abstraction faite de la fraude, il n'y eut plus d'importation par la voie de Hollande. Que le cuir ait renchéri, la chose est bien possible, mais le gouvernement n'en a cure. L'opposition en tout cas fut infiniment moins violente qu'elle ne le fut pour les laines. C'est que toute la draperie était pour ainsi dire concentrée dans le Limbourg, province beaucoup plus voisine de la Hollande que le Namurois ou le Tournaisis, où la tannerie florissait le plus. Les tanneurs étaient en outre l'objet de la protection incessante du gouvernement. On leur permettait notamment l'importation, franche de tout droit, des huiles et autres ingrédients nécessaires. Peut-être regagnaient-ils de ce côté ce qu'ils perdaient de l'autre.

Il faut faire, à propos du commerce particulier avec les colonies espagnoles, les mêmes constatations que celles faites au sujet de l'ensemble du commerce hispano-belge. Les colonies nous fournissent des matières premières : on leur envoie des produits fabriqués. La balance penche en faveur des Pays-Bas, car les exportations dépassent de beaucoup les importations.

(1) C. FIN., 1. 1999.

(2) *IBID.*

CHAPITRE VI.

Les Belges résidant en Espagne. — Les Consuls respectifs.

Quelques indications sur les sources. — Les Belges à Séville et à Malaga. — La nation flamande de Cadix. — Le consul Vermolen. — Situation de la nation à la fin de l'ancien régime. — Les différents candidats au Consulat flamand d'Espagne. — Les consuls d'Espagne à Ostende; insignifiance de leur rôle.

Dans cette étude, une place importante eût dû être faite aux établissements belges dans les ports de la Péninsule. Il serait bien intéressant d'être renseigné sur les nations flamandes de Cadix, Séville, et autres, sur leur composition, leurs relations avec la mère patrie. Il aurait fallu préciser le rôle que les commerçants établis là-bas jouèrent dans nos relations commerciales avec l'Espagne, faire voir dans quelle mesure ils servirent d'intermédiaires. Nos renseignements sur toutes ces questions sont fort vagues. Les nations flamandes du XVIII^e siècle sont absolument indépendantes du gouvernement autrichien. Celui-ci se désintéresse d'elles, et c'est en vain qu'on cherche dans les archives des indications à leur sujet.

Les sources auxquelles sont empruntées les quelques indications qui vont suivre sont au nombre de quatre. Un opuscule d'un érudit flamand, HYE HOYS, intitulé *Fondations pieuses et charitables des marchands flamands en Espagne. Souvenirs de voyages dans la Péninsule Ibérique en 1844 et 1845* (1). Ce petit ouvrage, d'une centaine de pages, contient des détails très variés et très intéressants sur les marchands flamands de

(1) Bruxelles, 1882. Extrait des *Précis historiques*.

Séville, de Cadix, de Malaga, de Madrid, de Barcelone, de Bilbao, Burgos et Lisbonne; un petit nombre seulement se rapportent à l'époque autrichienne.

Vient ensuite un *Mémoire touchant les difficultés que le sieur Vermolen, consul à Séville, à Cadix, etc., a proposées à S. E. Monseigneur le Comte de Königsegg, ambassadeur de Sa Majesté* ⁽¹⁾. Ce travail, accompagné de quelques documents, est l'œuvre de Goswin de Wynants, l'auteur du mémoire publié par M. J. Cuvelier. Le mémoire de Wynants trouve son complément naturel dans un dossier, qui existe dans la chancellerie autrichienne des Pays-Bas, concernant la nomination du sieur Jacques Vermolen au poste de consul de la nation flamande de Cadix ⁽²⁾.

Enfin, le consul Greppi, dans son important mémoire du 6 mars 1783, dont il a déjà été parlé antérieurement ⁽³⁾, donne quelques renseignements sur la situation et la constitution de la nation flamande de Cadix à la fin du XVIII^e siècle.

L'existence de la nation flamande à Séville est constatée officiellement depuis le XIV^e siècle; à cette époque déjà elle était en possession de certains privilèges. Il résulte d'un document authentique, conservé dans les archives de la ville de Bruges, que, vers la fin du XIV^e siècle, un bourgeois de cette ville, nommé Jean Wiele, allant à Séville, s'était chargé d'y faire confirmer par le roi Henri III de Castille les *lettres des privilèges et franchises* que les marchands de Flandre avaient obtenus dans cette ville ⁽⁴⁾. On manque de données précises sur le commerce de nos compatriotes à Séville durant le XV^e siècle, mais il est hors de doute que, dans la première moitié du XVI^e siècle, leur concours dans cette ville dut être fort considérable, à raison de la faveur dont les Flamands jouissaient en Espagne sous le règne

(1) C. M., 2167.

(2) Ch. A. P. B., liasse varia, 991.

(3) Cf. chap. II.

(4) HYE HOYS, *op. cit.*, p. 30.

de Charles-Quint ⁽¹⁾. En 1624, le roi Philippe IV érigea à Séville, sous le nom d'Admirantazgo ou Amirauté de Flandre, une *Compagnie commerciale des provinces fidèles des Pays-Bas*, qui ferait les affaires avec l'Andalousie et le royaume de Grenade. L'institution de l'Amirauté de Flandre ne produisit pas les résultats qu'on avait attendus d'elle, et cela à cause des guerres continuelles dans lesquelles l'Espagne se vit engagée à la fin du règne de Philippe II ⁽²⁾.

En 1680, un missionnaire gantois de la Compagnie de Jésus, le P. Ign. Toebast, écrit que les Flamands établis à Séville étaient fort nombreux ⁽³⁾. Durant le XVIII^e siècle la nation flamande de Séville continue à exister. En 1755, sa présence est formellement attestée par une lettre de Schamp à Bartenstein ⁽⁴⁾, et l'on retrouve encore ses traces en 1784 et 1789 ⁽⁵⁾.

Les Flamands avaient à Séville une chapelle nationale dans l'église du couvent de Saint-François ⁽⁶⁾, un hôpital et une caisse de secours ⁽⁷⁾.

A Malaga, la présence des négociants flamands n'est constatée que depuis le XVI^e siècle. Elle se prolongea vraisemblablement jusqu'au XVIII^e siècle, puisque Hye Hoys dit avoir vu différentes lettres écrites en langue flamande et datées de Malaga aux XVII^e et XVIII^e siècles ⁽⁸⁾.

Nos connaissances sont heureusement un peu plus précises sur la nation de Cadix. L'importance commerciale de ce port n'est guère antérieure au XVI^e siècle; il se substitua peu à peu au rôle joué antérieurement par Séville. L'abandon de cette dernière fut causée par le fait que le Guadalquivir, perdant insen-

(1) HYE HOYS, *op. cit.*, p. 31.

(2) IDEM, *ibid.*, pp. 14-15.

(3) IDEM, *ibid.*, p. 35.

(4) LAENEN, *op. cit.*, p. 183, note 1.

(5) HYE HOYS, *op. cit.*, p. 35.

(6) IDEM, *ibid.*, p. 19.

(7) IDEM, *ibid.*, p. 25.

(8) IDEM, *ibid.*, p. 63.

siblement son tirant d'eau, devenait d'un accès difficile aux grands navires. Depuis 1509, il fut permis de faire enregistrer à Cadix les navires des Indes tant à l'aller qu'au retour. Dès lors aussi, les marchands intéressés dans ce commerce, notamment ceux de la Flandre, s'établirent dans cette ville et y fondèrent des comptoirs qui relevaient généralement de leurs maisons de Séville (1). En 1717, le roi Philippe V transféra le consulat de commerce de Séville à Cadix, et cette dernière ville fut désignée comme port unique pour le commerce des Indes (2). La situation resta telle jusqu'en 1778 (3). Cadix n'en demeura pas moins, grâce à sa richesse et à ses relations, le centre le plus important du commerce colonial. Cela faisait dire, à la fin du XVIII^e siècle, à l'économiste hollandais Ricard, que Cadix était la ville la plus célèbre de l'Espagne et l'une des plus considérables de l'Europe. Toutes les productions de l'Amérique y arrivaient, et de ce port partaient une infinité de marchandises. Les négociants français, hollandais, anglais et italiens — et il aurait pu ajouter belges — les y envoyaient pour être expédiées en Amérique. Toutes les nations qui avaient quelque commerce sur mer avaient leurs agents à Cadix (3).

D'après Wynants, le grand commerce d'Anvers et des autres villes des Pays-Bas incita plusieurs commerçants flamands à aller s'établir à Cadix, Séville et autres lieux de la côte d'Andalousie. Une fois là, ils gardèrent des correspondances suivies avec leurs compatriotes restés au pays. Ils formèrent une espèce de société, sous le titre et le patronage de saint André, dans le but de secourir, par des aumônes ou des contributions volontaires, les pauvres, veuves et orphelins de leur nation (4).

A Cadix, l'existence d'un *hospital de la nacion flamenca* est officiellement constatée depuis 1565 (5), et il y exista également.

(1) HYE HOYS, *op. cit.*, p. 48.

(2) VANDER LINDEN, *op. cit.*, pp. 389 et 403.

(3) RICARD, *op. cit.*, t. I, p. 589.

(4) WYNANTS, *Mémoire cité*. C. M., 2167.

(5) HYE HOYS, *op. cit.*, p. 40.

sous le nom de *Patronato de la nacion flamenca*, un fonds provenant des libéralités et legs faits par les Belges, morts célibataires, au profit des pauvres de leur nation, des veuves et orphelins ⁽¹⁾. La nation flamande eut une chapelle de Saint-André, dans l'église de Saint-François ⁽²⁾. Il y avait aussi un hôtel des majordomes de la nation, bâti en 1602 ⁽³⁾. Composée au début exclusivement de Flamands, la nation admit dans la suite aussi des Allemands ⁽⁴⁾.

Les rois d'Espagne accordèrent diverses faveurs aux commerçants flamands établis à Cadix et dans les autres villes. On leur donna des consuls. Depuis lors, les nations s'administrèrent elles-mêmes, ayant leurs consuls, leurs majordomes, leurs assemblées, et, durant la guerre de Succession d'Espagne, leur commerce ne fut nullement troublé ⁽⁵⁾.

En 1711, à la mort du consul D. Juan Hubin, les différents membres de la nation choisirent, comme consul intérimaire, un des leurs, Jacques Vermolen. Cette nomination fut agréée par le gouverneur de Cadix, D. Augustin de Robles ⁽⁶⁾ et, en 1712, par un autre gouverneur de la même ville, Don Eugenio de Immerzeele, comte de Brouckhoven ⁽⁷⁾.

Ce Jacques Vermolen, déjà cité à plusieurs reprises, est assez bien connu. Lui-même indique qu'il était né à Anvers, était frère de D. Jean-Baptiste Vermolen, que Charles VI avait promu à la dignité abbatiale de Saint-Michel à Anvers.

En 1721, il était depuis trente ans établi à Cadix avec sa famille ⁽⁸⁾. En 1714, les majordomes et gens de la nation s'adressèrent à Charles VI pour obtenir pour Jacques Vermolen

(1) HYE HOYS, *op. cit.*, pp. 46-47.

(2) IDEM, *ibid.*, pp. 44 et suiv.

(3) IDEM, *ibid.*, pp. 41-42.

(4) *Mémoire de Wynants*. C. M., 2167.

(5) *Ibid.*

(6) CH. A. P. B., I. 991.

(7) *IBID.*

(8) Vermolen à Charles VI, 10 mars 1721. CH. A. P. B., I. 991.

une désignation définitive ⁽¹⁾. Cette première tentative n'eut pas de suite, et ce, sans doute, à cause de la situation politique. En 1720, le monde commerçant gantois et anversoïis remit sur le tapis la question du consulat de Cadix. Le 4 avril, vingt-six négociants de Gand adressèrent une pétition pour obtenir qu'il y soit pourvu par la nomination définitive de Vermolen, parce que *le dit Vermolen a desservi la charge de consul par interim, depuis le décès du dernier consul de la même résidence, avec toute satisfaction et pour la manutention de la même nation flamande et de notre commerce de ces pays, sans émoluments ou qu'il en ait profité en aucunes gratifications, s'étant uniquement chargé de cet emploi pour le bien et la conservation des privilèges de la dite nation flamande, résident audit Cadix et pour l'entre-cours de notre commerce particulier* ⁽²⁾.

Le surlendemain, une pétition toute semblable était faite par dix-sept négociants anversoïis ⁽³⁾.

En 1721, c'est Vermolen lui-même qui revient à la charge. Il s'adresse à l'Empereur pour que celui-ci veuille bien lui conférer l'emploi de consul et commissaire de la nation flamande de Cadix et des villes environnantes de Port-Sainte-Marie, Xérès, San Lucar, Ayamonte et Puerto Real. Il sollicitait les mêmes prérogatives, profits et émoluments dont avaient joui les autres consuls et commissaires, ses prédécesseurs ⁽⁴⁾.

Vers la fin de l'année 1725, postérieurement à la conclusion du traité de commerce de Vienne, nouvelles instances de Vermolen. Il importait, d'après lui, qu'il y eût à Cadix quelqu'un chargé officiellement de veiller à l'accomplissement du traité, particulièrement de l'article XIII, fixant à 10 % les droits de douane. D'ailleurs, ajoutait-il, la Cour d'Espagne ne nommerait jamais un juge conservateur pour la nation flamande avant que

⁽¹⁾ CH. A. P. B., I. 991.

⁽²⁾ *IBID.*

⁽³⁾ Celle des Anversoïis du 6. CH. A. P. B., I. 991.

⁽⁴⁾ Lettre de Vermolen à Charles VI, 10 mars 1721. *IBID.*, I. 991.

celle-ci ne fût sous la direction d'un consul définitif. La présence d'un juge conservateur était cependant nécessaire pour protéger les Belges de toute molestation ⁽¹⁾.

Cette dernière demande, transmise au Conseil suprême de Flandre, y reçut le meilleur accueil. Le Conseil appuya les instances du Conseil intérimaire. Déjà, dans une consulte précédente, il avait mis en relief les raisons qui militaient en faveur de cette nomination. Il ajoutait qu'à la prospérité du commerce des Pays-Bas avec l'Espagne était liée celle de la Compagnie d'Ostende, le premier devant fournir les capitaux nécessaires à la seconde. Si l'Empereur désirait avoir en Espagne un consul unique pour tous ses sujets, il importait que ce fût un Flamand, car aucun des États de l'Empire ne faisait avec la Péninsule un commerce comparable à celui des Pays-Bas ⁽²⁾.

Les instances de Vermolen furent accueillies et il fut nommé consul général de l'Empereur en Espagne ⁽³⁾. Sa patente fut expédiée le 11 mai 1726 ⁽⁴⁾. Si Vermolen avait eu des difficultés pour se faire nommer consul par l'Empereur, il en eut tout autant quand il s'agit de se faire reconnaître comme tel par la nation elle-même. Celle-ci, au début du XVIII^e siècle, était déchirée par des rivalités intestines. En 1726, la nation flamande de Cadix, avec son majordome Philippe vanden Bouchout en tête, refusa de reconnaître comme consul celui-là même dont douze ans auparavant elle avait demandé la nomination. On fit à Vermolen une opposition absolue et les gens de la nation s'avancèrent même jusqu'à tenir une réunion sans la présence du Consul. Alors Jacques Vermolen se plaignit au ministre de Charles VI à Madrid, le comte de Königsseg, et c'est ce qui donna lieu à la composition du mémoire de Wynants.

D'après le jurisconsulte, il n'y avait guère moyen de forcer

(1) Représentation du Conseil suprême, 20 décembre 1725. *IBID.*, l. 151.

(2) *Idem. IBID.*

(3) Consulte du Conseil suprême, 10 juillet 1749. *IBID.*, D. 26 C.

(4) Copie de la dépêche de Marie-Thérèse à la Jointe établie provisionnellement pour le Gouvernement des Pays-Bas, 12 mars 1749. *IBID.*, D. 83 C., l. 455.

la nation à reconnaître Vermolen comme chef. Celui-ci pourrait à la vérité former une nouvelle nation flamande et allemande; mais comment faire pour anéantir l'ancienne nation ou confraternité de Saint-André, composée, et ceci est capital, d'individus originaires des Pays-Bas mais restés sujets du roi d'Espagne (1). Hye Hoys parle lui aussi de Belges établis à Cadix qui avaient obtenu la nationalité espagnole (2). Cela n'est pas étonnant. Le gouvernement espagnol ne voyait pas d'un œil favorable les étrangers venant s'établir chez lui quand ceux-ci n'adoptaient pas la nationalité espagnole. L'Espagne, n'ayant qu'une faible population et une médiocre industrie, les étrangers y étaient naturellement attirés, et le gouvernement espagnol favorisait lui-même leur établissement dans la Péninsule. Mais il eût voulu que cet établissement fût sans esprit de retour, que ces étrangers devinssent pour lui des sujets. Le négociant étranger résidant en Espagne, mais demeuré fidèle à son pays d'origine, lui faisait l'effet d'un simple exploitateur, venu pour concurrencer les marchands nationaux et pour exporter des piastres (3).

La majorité des membres de la nation flamande de Cadix a pu fort bien changer de nationalité. Mais comment expliquer alors la tentative, faite en 1714 auprès de Charles VI, pour obtenir une nomination définitive de Vermolen? Peut-être les négociants belges de Cadix ne sont-ils devenus *Espagnols* qu'après 1714 et avant 1726.

On perd dès lors la trace de la nation de Cadix pour ne la retrouver qu'en 1783.

Cette année le négociant gantois Ch. Kerremans s'était plaint amèrement de l'établissement de nouveaux droits d'entrée sur les marchandises étrangères importées en Espagne. Il avait incriminé notamment le fait que les intérêts de son pays ne trouvaient aucun protecteur à Madrid. Cela lui valut une cin-

(1) C. M., 2167.

(2) HYE HOYS, *op. cit.*, p. 45.

(3) DESDEVISES DU DEZERT, *op. cit.*, p. 140.

glante réponse du consul impérial de Cadix, comte Greppi, et à cette occasion on retrouve quelques indications sur la nation flamande de cette ville.

Les Flamands, dit-il, forment à Cadix un corps de nation et se regardent comme tout à fait indépendants des consuls établis par l'Empereur. Ils se règlent en tout d'après leurs propres lois, possèdent une caisse commune, des biens-fonds, tiennent des assemblées, élisent tous les ans deux chefs pour diriger leurs affaires. Jamais ils ne consultent le consul impérial sur les affaires de leur nation. Leurs prétentions d'indépendance vont jusqu'à se manifester dans les cérémonies publiques. Alors qu'ordinairement les commerçants de toutes les nations figuraient, ayant à leur tête leur consul, seuls les *Flamands autrichiens* se refusent à cet acte de bienséance. Greppi lui-même se résignait à tolérer cette situation. Son prédécesseur n'avait pas vu la chose du même oeil ⁽¹⁾.

Cette politique de non-intervention recueillit l'approbation du gouvernement de Bruxelles.

Les ménagements que M. Greppi a conservés pour les maisons flamandes, écrit de Stahremberg, font honneur à son désintéressement. Tant qu'il ne s'y fait rien qui choque les intérêts généraux du commerce, le plus sûr paraît de n'y rien innover. Les négociants de ce pays sont jaloux de l'existence de cette confrérie, qu'ils prétendent avoir des avantages ou privilèges utiles, sans savoir peut-être en quoi ils consistent. Mais il suffit que cela contribue à augmenter leur confiance et à soutenir la propension qu'ils ont depuis longtemps à commercer avec Cadix, et par là avec les colonies espagnoles, sous des noms espagnols ⁽²⁾.

A l'exception de Vermolen, le gouvernement des Pays-Bas ne nomma aucun consul flamand en Espagne, durant tout le cours du XVIII^e siècle. A différentes reprises cependant, il fut

(1) *Mémoire Greppi*, fo 7.

(2) Projet de réponse de Stahremberg. S. E. G., 2150. COM. COM., n° 154.

question de le faire. Diverses candidatures surgirent, certaines même très sérieuses; mais pour des raisons diverses, elles échouèrent l'une après l'autre.

Le consulat de Vermolen ne se prolongea pas au delà de 1737, puisque le 10 mai de cette année, l'empereur Charles VI faisait savoir à la gouvernante, Marie-Élisabeth, qu'un Génois, Emmanuel-Dominique Chiesa, sollicitait la place de consul à Cadix (1). La candidature n'eut aucun succès. Les Chambres de commerce de Gand et de Bruges, consultées, furent d'accord pour écarter ce candidat, absolument inconnu aux Pays-Bas (2).

En 1749, après la fin de l'occupation française, le gouvernement des Pays-Bas procéda, sur l'ordre de Marie Thérèse, à une enquête sur l'opportunité d'établir un consul flamand à Cadix. Les magistrats de Gand, de Bruges, d'Ostende, d'Anvers et les Chambres de commerce de Gand et Bruges furent invités à donner leur avis. Tous répondirent à cet appel et l'ensemble de leurs renseignements donne des indications précieuses sur l'histoire de nos relations mercantiles avec l'Espagne. Sur la question du consul à nommer, leurs avis sont identiques: la navigation belge est interrompue à cause des Barbaresques; le transport des produits se fait par des vaisseaux étrangers; dès lors, il est inutile de nommer un consul à Cadix (3).

Les négociants d'Ostende, entendus sur ce point par le magistrat de la ville, expliquent pourquoi, en ce moment, pareille nomination était inopportune. La présence d'un consul à l'étranger est très avantageuse, même nécessaire, pour toute nation qui possède un commerce florissant et une navigation

(1) C. FIN., c. 1627. Marie-Élisabeth au Conseil des Finances, 2 mai 1737.

(2) *IBID.* Mémoires du 22 mai et du 5 juin 1737.

(3) Avis du magistrat d'Ostende, 11 mars 1749.

Id. du magistrat de Bruges, 17 avril 1749.

Id. de la Chambre de commerce de Gand, 22 avril 1749.

Id. du magistrat d'Anvers, 6 mai 1749.

Id. de la Chambre de commerce de Bruges, 10 avril 1749.

Id. du magistrat de Gand, 20 mai 1749.

CH. A. P. B., I. 391, D. 26 C.

étendue, principalement lorsque le souverain de cette nation a trouvé moyen de faire des traités de commerce avantageux. La fonction principale du consul est alors de faire en sorte que sa nation y soit traitée aussi favorablement que les nations les plus favorisées et de veiller avec soin à ce qu'aucune infraction ne soit commise aux traités de commerce. Seulement, aussi longtemps que les Pays-Bas resteraient privés de toute navigation vers l'Espagne, faute de protection contre les Barbaresques, la nomination d'un consul était inopportune. D'ailleurs il était à craindre que si l'Empereur nommait un consul à Cadix, ce serait là une raison qui engagerait l'Espagne et d'autres nations encore à nommer des consuls à Ostende, chose à éviter. Ces agents tenaient lieu d'espions et avertissaient leur Cour de tout ce qui se passait dans les ports où ils résidaient ⁽¹⁾. Les magistrats d'Anvers ajoutaient cette raison typique : les nations sous le pavillon desquelles les Belges envoyaient leurs marchandises en Espagne avaient généralement leur consul à Cadix, et ces Belges étaient obligés de payer à ces consuls les honoraires ordinaires. Si donc il y avait eu un consul belge, ils auraient dû payer le double ⁽²⁾.

En 1752, un certain J. Beernaerts postule en vain la place de consul flamand à Cadix ⁽³⁾.

En 1755, après la réussite de ses négociations, Schamp conseille le rétablissement d'un consul en Espagne, dont la mission devait être de veiller à l'exécution des conventions. Il pourrait aussi instruire les négociants du littoral autrichien des différents produits à débiter en Espagne ⁽⁴⁾.

En 1768, surgit un nouvel amateur pour la place de consul de la nation flamande de Cadix.

(1) Les négociants d'Ostende au magistrat de cette ville, 2 avril 1749. CH. A. P. B., l. 394, D. 26 C.

(2) Lettre du magistrat d'Anvers, 6 mai 1749. *IBID.*

(3) Beernaerts à Botta-Adorno, 18 février 1752. CH. A. P. B., l. 651.

(4) Relation finale de Schamp.

Un nommé Van der Vennet, natif de Gand, négociant établi depuis treize ans à Cadix, postule la place. La présence d'un consul est nécessaire, car, dit-il, les Belges doivent payer des droits plus élevés que les Français et les consuls impériaux, que l'Impératrice a établis en Espagne, ne sont pas en état de protéger les intérêts belges. Les circonstances étaient favorables; la Cour d'Espagne consentirait peut-être à conclure un traité de commerce nouveau. Lui-même était tout désigné pour remplir cette fonction; il était *né dans le commerce*, avait acquis des connaissances étendues par son séjour à Cadix et par les importantes correspondances qu'il avait toujours entretenues avec les négociants des Pays-Bas. Il était à même de connaître les différents produits que ceux-ci expédiaient et pouvaient expédier en Espagne (1).

Malgré tous ces titres, le postulant, on ne sait d'ailleurs pourquoi, ne fut pas admis.

Quelques années plus tard, sa candidature fut reprise par les États de Flandre, qui demandèrent à leur tour que l'individu en question fût nommé consul à Cadix (2).

Le chancelier, prince de Kaunitz, fit déclarer au ministre plénipotentiaire de Stahremberg que si l'intérêt du commerce des Pays-Bas avec l'Espagne exigeait la présence d'un consul particulier, on pourrait nommer Van der Vennet. Si ce n'était pas nécessaire d'avoir à Cadix un consul spécial pour les affaires des Pays-Bas, on pourrait inviter les négociants belges à s'adresser, en cas de besoin, au consul autrichien Greppi (3). Le Conseil des Finances déclara que Van der Vennet était un bon candidat, qu'il était associé avec le nommé Morat sous la firme Van der Vennet et C^{ie}, que sa maison, sans être une des premières de Cadix, n'en était pas moins bien accréditée, que ses chefs passaient en public pour des gens de probité et fort

(1) Lettre de Van der Vennet à S. A. R., 16 juillet 1768. C. Fix., c. 1627².

(2) Consulté du Conseil des Finances. *Ibid.*

(3) K. à Sth., 28 septembre 1774. *Ibid.*

exacts dans leurs affaires. Quelques riches négociants de Gand étaient intéressés dans cette maison ⁽¹⁾. Van der Vennet ne fut cependant point nommé. Il fut vraisemblablement le dernier candidat à la place de consul de Cadix. Du moins nous n'avons pas trouvé de traces d'une demande ultérieure.

On a vu ainsi échouer dans leurs tentatives, l'un après l'autre, les différents prétendants au consulat de Cadix.

Un rapport du Comité de commerce de 1781 donne des indications très précises sur les idées régnantes aux Pays-Bas, à la fin du XVIII^e siècle, au sujet des consuls à établir dans les différents ports étrangers.

Jamais, que l'on sache, dit le Comité, le Gouvernement des Pays-Bas n'a établi spontanément un consul pour ce pays dans quelque port étranger, et les navigateurs belges n'ont jamais allégué la nécessité d'avoir un consul national dans les ports de France, d'Espagne, de Hollande et d'Angleterre.

Les Pays-Bas n'avaient pas de marine de guerre, dont l'intérêt exigeait la présence, dans les ports étrangers, d'une personne de confiance, chargée de veiller aux besoins des vaisseaux qui pouvaient y arriver. Les Belges, établis dans les ports étrangers, en Europe, se gouvernaient d'après les usages et les principes reçus et suivis dans les pays où ils résidaient, et suivant les besoins et les circonstances. En outre, on désirait éviter la présence, aux Pays-Bas, de consuls étrangers qui pourraient, par leur surveillance, entraver le développement de la marine marchande. Celle-ci, encore à ses débuts, ne devait pas être surveillée de trop près; il fallait savoir fermer les yeux *sur mille petits abus et ruses* ⁽²⁾.

Si durant tout le cours du XVIII^e siècle il n'y eut en Espagne aucun consul belge, les intérêts des Pays-Bas n'y furent pas sans protection. Les différents ambassadeurs d'Autriche à Madrid prirent nos intérêts à cœur. Cela ressort évidemment

(1) Consulte du Conseil des Finances, 16 août. *IBID.*

(2) Rapport du Comité du 11 mai 1781.

de l'exposé fait ci-dessus de l'histoire générale du commerce hispano-belge.

Il y avait en Espagne différents consuls impériaux. En 1761, N. Greneck résidait en cette qualité à Cadix ⁽¹⁾. En 1766, Marie-Thérèse avait cinq consuls et un vice-consul, et ce respectivement à Malaga, en Catalogne, à Alicante, à Carthagène, à Cadix et à San Lucar ⁽²⁾.

Les rois d'Espagne établirent, à plusieurs reprises, des consuls aux Pays-Bas.

Le traité de commerce de 1725 avait prévu cet établissement, mais avait enlevé au titulaire toute juridiction civile sur ses nationaux. C'est vers cette époque que Vermolen obtint sa nomination définitive. Philippe V désigna comme consul à Ostende Philippe Rodriguez ⁽³⁾.

Marie-Élisabeth donna ordre au magistrat d'Ostende de reconnaître le nouveau venu et de le mettre en possession des privilèges résultant de ses fonctions. En 1728, Rodriguez prétendit exercer une surveillance sur le commerce des Pays-Bas avec la Péninsule. Il signifia à la Cour de Bruxelles qu'aucun produit flamand ne serait plus admis en Espagne sans être pourvu d'un certificat émanant de lui. Cette prétention fut jugée intolérable. Le consul de l'Empereur à Cadix, lui fit-on savoir, n'a aucun droit de délivrer des certificats de ce genre. La crainte, qu'on avait alléguée, de voir importer en Espagne des produits contaminés était chimérique, puisque les Pays-Bas n'avaient aucune relation avec le Levant. La gouvernante s'engageait à veiller avec soin pour qu'on n'expédiât pas des Pays-Bas des marchandises provenant des ennemis du roi d'Espagne. Elle ferait tout pour maintenir l'alliance entre Vienne et Madrid ⁽⁴⁾.

Le consul aurait eu mauvaise grâce d'insister.

(1) Charles de Lorraine à Marie-Thérèse, 11 août 1761. Ch. A. P. B., t. 466.

(2) C. F. N., c. 1627. Liste des Consuls.

(3) C. P., c. 1156. Consulte du Conseil privé, 7 juillet 1770.

(4) S. E. G., reg. 916, f° 281. Lettre de la Gouvernante à Rodriguez.

En 1751, Ferdinand VI désigna Pedro Pau, né aux Pays-Bas, mais d'origine espagnole, comme son consul aux Pays-Bas (1). Son admission fut discutée. La présence des consuls étrangers était pleine d'inconvénients, et seule la perspective de se trouver, à un moment donné, dans l'obligation de nommer un consul belge à Cadix fit pencher la décision en faveur de Pedro Pau (2). Son admission fut d'ailleurs soumise à la condition formelle de n'exercer aucune juridiction ni porter aucun préjudice à l'autorité des officiers du gouvernement autrichien ou de la ville d'Ostende (3). Pau mourut en 1756 ou 1757 (4).

Charles III confia en 1770 le consulat espagnol à Jean-Laurent Van Hée. C'était un Français, commissaire de la marine espagnole à Dunkerque (5). On ne voulut le reconnaître aux Pays-Bas qu'à la seule condition qu'il vint s'établir à Ostende et quittât Dunkerque (6). Le procédé employé pour écarter ce consul réussit ; il n'exerça jamais aucune fonction (7). En 1784, le roi d'Espagne nomma Joseph Mas comme consul d'Espagne aux Pays-Bas. Il fut reconnu sans aucune difficulté, mais son acte d'admission porte les restrictions suivantes : *le même Joseph Mas ne pourra exercer aucune sorte de juridiction, ni prendre aucune connaissance du chargement ni de la navigation des navires qui entrent ou sortent desdits ports, ni s'attribuer aucune prérogative qui puisse donner atteinte aux droits de Sa Majesté ou à ceux de ses officiers et villes ; il ne pourra pas établir de vice-consuls sans une permission expresse de L. L. A. A. R. R.* » (Marie-Christine et Albert de Saxe-Teschen) (8).

En 1787, un certain Paul Chaix est désigné comme succes-

(1) Sa patente est du 22 juillet 1751. C. P., c. 1156.

(2) Rapport de Botta-Adorno, 13 novembre 1731. *IBID.*

(3) Marie-Thérèse à Charles de Lorraine, 4 décembre 1751. *IBID.*

(4) Protocole du 7 juillet 1770. *IBID.*

(5) *Idem.* *IBID.*

(6) *Idem.* *IBID.*

(7) *Idem.* *IBID.*

(8) C. P., c. 1156.

seur de Joseph Mas. Celui-ci, nommé par une patente de Charles III, donnée à Madrid, le 17 juillet 1787, fut reconnu peu après par le gouvernement des Pays-Bas ⁽¹⁾.

Après avoir passé ainsi en revue les différents consuls d'Espagne aux Pays-Bas, il reste à examiner quel rôle ils y jouèrent.

Les deux patentes, identiques d'ailleurs, de Pedro Pau du 22 août 1751 et de Joseph Mas du 13 septembre 1784, donnent quelques indications au sujet des pouvoirs que confiaient à leurs consuls les souverains espagnols.

Ceux-ci avaient, d'une façon générale, la direction de tout ce qui concernait les commerçants ou navigateurs espagnols qui fréquentaient les ports sur lesquels s'exerçait leur juridiction. Ils devaient être reconnus comme chefs par les commerçants, maîtres de navires, patrons et autres sujets espagnols qui étaient obligés de recourir à leur assistance, et payer les droits ordinaires, sous peine d'amende. Le consul pouvait déléguer ses fonctions à des vice-consuls, librement choisis par lui.

La nomination des consuls était évidemment le fait du roi d'Espagne; seulement ceux qu'il désignait devaient être reconnus, admis comme tels par le gouvernement autrichien. Pour ce qui concernait nos provinces, le fait était de la compétence du gouverneur ⁽²⁾. Les consuls n'avaient aucune juridiction; le traité de Vienne la leur avait expressément enlevée. Les actes d'agrément des consuls Pau, Mas et Chaix contiennent, à ce sujet, des stipulations expresses. Le rapport du Comité de commerce, que nous avons déjà cité en parlant des consuls belges en Espagne, déclare formellement que toute juridiction était interdite aux consuls; tout pouvoir exécutif leur était défendu. Ils ne pouvaient se mêler en rien du chargement, ni de la destination des navires de leur nation, et nul n'était obligé de leur consigner ses navires ou leur chargement ⁽³⁾.

(1) Conseil du Gouvernement général, c. 98.

(2) C. P., c. 1156. Extrait du protocole étendu. C. P., c. 1156.

(3) Rapport du Comité du 11 mai 1781.

L'accueil que faisait aux consuls étrangers le monde commerçant des Pays-Bas était très froid. Nous en avons vu les preuves plus d'une fois. L'enquête de 1749, le rapport de Botta-Adorno de 1751 et le rapport du Comité de commerce de 1781 sont décisifs à ce sujet. Les consuls étrangers étaient regardés comme des espions.

Le rôle que jouèrent les consuls d'Espagne aux Pays-Bas durant notre époque fut nul.

A l'exception des prétentions de Rodriguez en 1728, on ne trouve aucune trace de relations entre ces consuls et notre gouvernement. Ni au Conseil privé, ni au Conseil des Finances, ni ailleurs, il ne reste de documents témoignant de leur activité. Les rois d'Espagne eux-mêmes ne semblent pas avoir attaché une bien grande importance aux consuls qu'ils établirent chez nous. Depuis le décès de Pedro Pau, arrivé en 1756 ou 1757, jusqu'en 1770, le poste de consul d'Espagne reste sans titulaire. En 1770 le consul Van Hée, nommé par Charles III, n'est pas agréé, d'où nouvelle vacature qui se prolonge jusqu'en 1784 ⁽¹⁾. D'autre part, les deux premiers consuls Rodriguez et Pau ne résidèrent jamais à Ostende et n'exercèrent pas en fait leurs fonctions ⁽²⁾. On aurait tort, pensons-nous, de voir dans ces consuls du XVIII^e siècle les héritiers des consuls espagnols, établis à Bruges depuis le XV^e siècle et qui s'y succédèrent jusqu'à la disparition de la « *nation espagnole* » en 1705. Ceux-ci furent investis d'une autorité considérable, étaient les véritables chefs de leur « *nation* », qu'ils représentaient vis-à-vis des autorités locales ⁽³⁾; ceux-là, au contraire, ne jouèrent jamais aucun rôle appréciable, n'eurent qu'une dignité purement nominale.

⁽¹⁾ C. P. Note du conseiller De Gryspere, 23 mars 1785, c. 1156.

⁽²⁾ *IBID.*

⁽³⁾ Cfr. GILLIODTS, *Cartulaire du Consulat d'Espagne*, passim.

CHAPITRE VII.

La place du commerce hispano-belge dans l'ensemble du commerce des Pays-Bas autrichiens.

Le commerce avec l'Espagne est le plus important qu'aient fait les Pays-Bas autrichiens. — Témoignages divers. — Un coup d'œil sur les relations commerciales avec la France, l'Angleterre et la Hollande — Causes expliquant la place primordiale du commerce hispano-belge. — Caractères distinctifs de ce commerce.

La prospérité très réelle du commerce hispano-belge au XVIII^e siècle a été démontrée aux chapitres précédents. Il reste à voir sa place dans l'ensemble du commerce extérieur des Pays-Bas. Elle n'est pas difficile à déterminer. C'est avec l'Espagne que se faisait le trafic le plus important.

On peut recueillir à ce sujet une série de témoignages. Ils sont clairs et décisifs, émanent de personnalités compétentes et se succèdent pendant tout le cours de la période autrichienne.

Le premier est fourni par le magistrat de Bruges, qui déclare dans une représentation, faite vers 1718 au marquis de Prié, que le commerce avec l'Espagne a toujours été plus considérable que celui de la France. L'or et l'argent qui roulent dans les Pays-Bas autrichiens, et quasi par tout l'univers, viennent d'Espagne. L'Europe s'est enrichie par là (1).

Le marquis de Prié lui-même ajoute, dans sa relation finale du 16 avril 1725, que le commerce avec l'Espagne était le meilleur que les Flamands et les Brabançons aient fait et puissent faire à l'avenir (2).

(1) GILLIODTS-VAN SEVEREN, *Cartulaire de l'Étape de Bruges*, Bruges, t. III, 1906, pp. 706-707.

(2) S. E. G., f^og. 888, f^o 190 v.

Moins de dix ans après, en 1733, le conseiller de Cuvelier écrit, dans son mémoire sur le commerce des Pays-Bas, que le commerce qu'on pouvait faire le plus utilement, depuis la révocation de la Compagnie d'Ostende, était celui avec l'Espagne et le Portugal ⁽¹⁾.

On peut extraire d'une lettre adressée au consul Vermolen, le 20 juillet 1726, ce passage : *le commerce sur les Espagnes, Portugal y compris, doit être à mon avis aussi avantageux pour nous et peut-être plus que celui de la Compagnie des Indes* ⁽²⁾.

Les suppôts de la Chambre de commerce de Gand attestent, en 1742, que le trafic espagnol est, en ce moment, le grand et pour ainsi dire l'unique débouché ouvert à l'industrie flamande. *Depuis que le grand commerce de la mer a été interdit aux sujets des Pays-Bas par le traité de Munster et par la révocation de l'octroi de la Compagnie d'Ostende ; depuis que les Brabançons ont acquis la franchise des tonlieux à l'exclusion des autres sujets des Pays-Bas, et depuis que la France, l'Angleterre et la Hollande et autres puissances ont acquis sur les sujets des Pays-Bas l'avantage résultant de l'inégalité des tarifs, il ne reste plus aux Flamands que le débouché de l'Espagne pour débiter leurs fils, leurs toiles et leurs bas, les seuls articles qui font subsister la Flandre* ⁽³⁾.

Guillaume Schamp, le négociateur des arrangements commerciaux de 1752-1755, dit, dans un de ses mémoires, que le commerce que les Pays-Bas, et principalement la Flandre, font avec l'Espagne, est son principal et pour ainsi dire son unique appui ⁽⁴⁾.

La même thèse est affirmée encore dans le mémoire déjà cité du négociant Louis De Wulf : *Quiconque connaît, dit-il, l'expor-*

⁽¹⁾ *Mémoire sur le redressement des affaires aux Pays-Bas présenté au mois de février 1735 à l'Empereur à Vienne, par M. de Cuvelier, conseiller au Conseil supérieur de Flandre.* C. M., reg. 836.

⁽²⁾ C. M., reg. 2467. Lettre de . . . à Vermolen.

⁽³⁾ *Mémoire des membres de la Chambre de commerce de Gand, 13 août 1742.*

⁽⁴⁾ B. R. B., Mns. 7252-7253, f^o 99.

tation de nos fabriques, sait que c'est le commerce de l'Andalousie, dont toutes les marchandises se transportent à l'Amérique espagnole, qui règle le prix de nos fabriques et en est le soutien. La moindre stérilité dans le commerce fait hausser ou baisser souvent les prix de 15 ou 20 %^o, comme l'expérience journalière le démontre ⁽¹⁾.

En 1783, le ministre plénipotentiaire, prince de Stahremberg, affirme que c'est avec l'Espagne que les Pays-Bas faisaient le commerce le plus lucratif ⁽²⁾.

Enfin, le témoignage le plus explicite et le plus autorisé peut-être est celui du conseiller des finances et membre du Comité de commerce, Delplaneq.

L'Espagne, dit-il, c'est le pays de l'Europe avec lequel ces provinces font le commerce le plus lucratif. Elles y envoient de grandes quantités de toiles, fils et dentelles et n'en retirent que des matières premières, des denrées de consommation et de l'argent comptant. C'est un motif d'avoir une attention continue à la manière dont le commerce, tant de ces pays-ci que des autres États de Sa Majesté, sera traité en Espagne, relativement au traitement dont peuvent jouir les autres nations, qui toutes tâchent d'y obtenir des préférences directes ou indirectes. Cette surveillance est d'autant plus à propos que les tarifs espagnols sont obscurs et que les procédés des douaniers sont arbitraires ⁽³⁾.

Que leurs transactions avec la Péninsule aient été pour les Pays-Bas une source d'enrichissement, cela se conçoit facilement. L'industrie drapière limbourgeoise, qui est, au XVIII^e siècle, en voie de réelle prospérité, cherche en Espagne ses matières premières, laines et colorants. Les toiles, fils et dentelles des Pays-Bas y trouvent des débouchés plus abondants

(1) *Mémoire déjà cité*. C. P., c. 1154.

(2) Projet de réponse de Stahremberg à Humbert. S. E. G., 2154. COM. COM., 154.

(3) VAN HOUTTE, article cité du *Vierteljahrsschrift*, p. 352. — C. P., c. 1152.

que partout ailleurs. C'est au XVIII^e siècle surtout qu'on peut dire : l'Espagne fut un peu notre colonie, quoiqu'on dise volontiers et trop légèrement le contraire ⁽¹⁾.

On peut estimer que si les Pays-Bas connurent, sous la domination autrichienne, une ère de prospérité relative et furent le théâtre d'un renouveau économique, qui contraste si heureusement avec la décadence de la fin du régime espagnol, il faut en voir une cause essentielle et primordiale dans le trafic avec l'Espagne.

Mais ce n'est pas tout. On l'a vu, Prié, Schamp, De Wulf, Stahremberg, Delplanq ne se contentent pas de vanter l'excellence du commerce hispano-belge, ils vont plus loin et affirment qu'il dépasse tous les autres.

Il nous est difficile d'expliquer d'une manière détaillée les raisons de cette supériorité. Pour se rendre compte d'une façon précise de la gradation qui existait entre les différentes branches du commerce extérieur des Pays-Bas, il faudrait connaître en détail la nature, l'objet et l'importance de chacune.

Les quelques considérations qui vont suivre permettent pourtant d'esquisser une démonstration de la thèse de Schamp, Delplanq et autres. Le commerce avec la France était très considérable. Il fournirait à lui seul l'objet de toute une étude.

Si l'on ajoutait foi aux mémoires de l'époque, ce commerce aurait été très désavantageux pour les Pays-Bas. Ceux-ci auraient été inondés de produits français, sans pouvoir rien vendre en retour.

Voici, par exemple, l'avis de de Nény : Il se fait un très grand commerce entre les Pays-Bas et la France, mais *dont la balance est entièrement du côté des Français*. Ceux-ci envoient aux Pays-Bas une quantité prodigieuse d'eau-de-vie, d'étoffes de laine et de soie, de marchandises des Indes, toutes sortes de bijoux, d'articles de galanterie et de mode, tandis que nos

(1) VAN HOUTTE. *Histoire économique*. . . , p. 252.

manufactures sont prohibées en France, soit par des droits d'entrée excessifs, soit par le procédé de n'en admettre l'entrée que par des routes impraticables et détournées ⁽¹⁾. On pourrait multiplier les déclarations de ce genre.

En réalité, il n'est pas contestable que les produits français ont trouvé chez nous un débit important et souvent au détriment de l'industrie nationale. La France était le grand fournisseur de vins, d'articles de luxe et de mode. Alors comme aujourd'hui, on s'ingéniait à ne trouver joli que ce qui venait de l'étranger, et en particulier les velours, bien souvent fabriqués à Anvers, étaient démarqués à Paris et renvoyés pourvus de la marque de Lyon ⁽²⁾.

D'autre part, on ne saurait douter que ces importations aient trouvé une contre-partie, au moins relative, dans les exportations.

Le département de Courtrai débitait en France des grains, du lin, de la laine. La grande industrie de la région était celle de la toile fine. A Courtrai même, on se spécialisait dans la fabrication des nappes. La majeure partie des articles fabriqués passait en France. Les fils d'Audenarde, Courtrai, Menin, les dentelles de ces deux dernières villes suivaient le même chemin. Le département d'Ypres y expédiait du lin, de la laine, du tabac, du beurre, du bétail. Tout comme la Flandre, le Hainaut entretenait des relations très suivies avec la monarchie voisine. Les manufactures de porcelaine, de tabac, de bas de laine, de clous avaient une clientèle française importante. Considérable aussi était l'exportation du charbon. Le Luxembourg vendait à ses voisins des chevaux, des moutons, des cochons, du fer ⁽³⁾.

Ces détails, empruntés à l'enquête économique de 1764, semblent représenter la situation sous un jour plutôt favorable. On aurait tort de croire qu'elle a toujours été telle. D'après

(1) *Mémoires historiques et politiques des Pays-Bas*, Bruxelles, t. II, 1785, p. 5.

(2) LAENEN, *op. cit.*, p. 81.

(3) C. FIN, reg. 830, *passim*.

une représentation de la Chambre de commerce de Bruges, datant de l'année 1756 environ, nous débitions chaque année en France pour 9 millions de livres, tandis que nous en tirions pour 12 millions (1). Les dispositions prises durant le règne de Marie-Thérèse modifièrent les choses en notre faveur, et pourtant il ne semble pas qu'on ait pu faire pencher la balance de notre côté (2).

Avec les deux puissances maritimes l'Angleterre et la Hollande, nos provinces faisaient également un commerce important. L'histoire de ces relations au XVIII^e siècle comprend deux périodes d'allure tout à fait différente. La première, qui dure jusqu'à la paix d'Aix-la-Chapelle et la dénonciation du traité de la Barrière, est, pour les Pays-Bas, une époque d'oppression. Eux-mêmes sont inondés de produits anglais et hollandais, tandis qu'ils ne peuvent rien vendre en retour. Durant la deuxième partie du XVIII^e siècle, des mesures de protection intelligente enrayent, pour une large part, l'importation des produits étrangers et diminuent ainsi le trafic.

Pourtant, à la fin du XVIII^e siècle, le commerce anglais était encore pour les Pays-Bas très défavorable. Aux affirmations toutes concordantes de Delplanq (1783) et de l'avocat Criquillon (1790), citées par M. Van Houtte dans son dernier livre (1), on peut ajouter celle-ci, extraite d'une consulte du Conseil des Finances du 21 août 1780. Nous n'envoyons presque rien en Angleterre, y est-il dit, à l'exception des dentelles. Par contre, nous recevons de ce pays, pour des sommes considérables, des marchandises anglaises. Tout ce qu'on aurait pu faire pour modifier cet état de choses, à coup de prohibitions et d'impositions, a été fait. Les marchandises anglaises ont été imposées à des droits aussi considérables que possible. Celles qu'on admet encore, on ne peut s'en passer.

Les articles d'échange avec l'Angleterre étaient principa-

(1) VAN HOUTTE, *op. cit.*, p. 277.

(2) IDEM, *ibid.*, p. 263.

lement, à l'importation, les draps, les quincailleries, le charbon, les produits des Indes; à l'exportation, les dentelles.

Pas plus que le commerce avec l'Angleterre, celui avec la Hollande ne changea suffisamment pour faire fléchir la balance dans l'autre sens. Ici encore, et peut-être plus que pour le commerce anglais, les mesures douanières, qui se succèdent depuis 1750, firent sentir leur influence. Les importations d'étoffes de laine et de coton, de faïence, de poisson se restreignirent notablement. On essaya, et l'on réussit dans une certaine mesure, à leur faire la concurrence au point de vue du transit. On fit des efforts louables pour s'affranchir de leur tutelle commerciale, pour anéantir leur intervention dans l'importation des produits du Midi et l'exportation de nos propres produits vers les mêmes pays, l'Espagne notamment. On l'a vu plus haut, les résultats des efforts faits dans ce sens furent loin de réaliser les espérances que l'on avait conçues vers 1775.

Toutes ces considérations corroborent les témoignages cités plus haut et permettent de considérer comme établie la thèse énoncée au début de ce chapitre, à savoir que le trafic espagnol fut, au XVIII^e siècle, la branche la plus lucrative et la plus importante du commerce extérieur des Pays-Bas.

Il n'est pas besoin de longues dissertations pour comprendre les causes de cette prospérité.

On pourrait être tenté de croire que l'action du gouvernement, la protection qu'il n'a cessé d'accorder à ses sujets dans leur trafic avec la monarchie catholique, est la principale. En fait on ne saurait nier que les gouvernants successifs du XVIII^e siècle aient accordé sans réserves leur appui au commerce hispano-belge, que leurs interventions en sa faveur furent multiples et efficaces, que les Prié, Harrach et surtout Botta-Adorno, Cobenzl, Belgiojoso, les Kaunitz, les souverains eux-mêmes suivirent avec intérêt les transactions commerciales de nos provinces. Pourtant leur influence fut superficielle. Les traités de Vienne de 1725, les conventions avec les Barbaresques furent illusoires. Au moment où le traité d'Aranjuez reconnaît aux

Belges le traitement de la nation la plus favorisée, leurs produits occupent, et depuis longtemps, une large place sur les marchés espagnols. La législation douanière, élaborée sous les règnes de Marie-Thérèse et de Joseph II, produisit les meilleurs effets, au moins en général. Le commerce hispano-belge, on l'a vu ci-dessus, s'en ressentit très peu.

Il y a bien plus, semble-t-il, lieu de rechercher dans la situation économique des deux pays la source de la prospérité de leurs transactions commerciales.

L'Espagne au XVIII^e siècle n'a plus d'industrie; elle a des besoins immenses, moins pour elle-même que pour ses colonies.

Son climat fait d'elle un pays grand producteur de certains comestibles. La Belgique produit en abondance des articles dont les Espagnols ont le besoin le plus pressant. Entre les deux pays, il existe, depuis longtemps, des relations commerciales établies. Quoi d'étonnant qu'elles se soient développées dans ces circonstances favorables ?

Ces relations commerciales si prospères se font pourtant en partie par une voie indirecte. Au lieu de se diriger directement de Cadix à Ostende ou vice versa, les marchandises se détournent par Amsterdam. C'était là une des conséquences les plus immédiates et les plus fâcheuses de la fermeture de l'Escaut.

Le commerce avec l'Espagne ne se limitait pas à l'une ou à l'autre ville des Pays-Bas. On trouve des négociants ayant des correspondants dans la Péninsule, à Alost, à Anvers, à Ath, à Bruges, à Bruxelles, à Charleroi, à Eupen, à Gand, à Ypres, à Lokeren, à Louvain, à Menin, à Saint-Nicolas, à Nieuport, à Ostende, à Tournai, à Turnhout. Gand paraît avoir été le centre le plus important, et c'est ce qui explique les multiples interventions auprès du gouvernement et de la Chambre de commerce établie en cette ville.

Il reste un dernier caractère à noter : Le commerce hispano-belge du XVIII^e siècle est le prolongement de celui de l'époque précédente. La rupture politique entre l'Espagne et les Pays-Bas, on l'a dit bien des fois, n'amena en rien la cessation des

rapports d'ordre économique qui existaient entre les deux pays. Ces rapports restent, pendant la période autrichienne, à peu de chose près, identiques à ce qu'ils étaient antérieurement. Les produits d'importation et d'exportation, la balance du commerce, la manière de trafiquer avec les colonies d'Amérique, la place primordiale occupée par le trafic espagnol dans l'ensemble du commerce extérieur des Pays-Bas, tout cela est, au XVIII^e siècle, identique aux XVI^e et XVII^e siècles.

Le caractère de traditionalisme constitue la note caractéristique du commerce hispano-belge. C'est l'aspect par lequel il tranche sur le commerce avec la France, avec l'Angleterre et avec la Hollande, qui se modifia considérablement au cours du XVIII^e siècle. A la différence de celles-ci, le commerce avec l'Espagne est, sous bien des aspects, identique en 1715 et en 1795.

CONCLUSION.

Arrivé au terme de cette étude, il paraît opportun de jeter un regard sur le chemin parcouru.

Les relations commerciales qui existèrent depuis le début du moyen âge entre l'Espagne et nos provinces se sont continuées pendant toute la période autrichienne, sans aucune interruption. La première partie de cette période, qui finit en 1748 à la paix d'Aix-la-Chapelle, est marquée par la tension diplomatique entre Vienne et Madrid. Les rois d'Espagne n'ont jamais cherché à empêcher le trafic entre leurs sujets et les habitants des Pays-Bas, mais les privilèges, que les tarifs douaniers faisaient aux Français, Hollandais et autres, nuisaient au développement du trafic belge. Celui-ci atteignit pourtant, vers le milieu du XVIII^e siècle, un degré de prospérité. Dans la seconde moitié de la période autrichienne, le traité d'Aranjuez assure à la Belgique le traitement de la nation la plus favorisée. Les progrès faits alors, au point de vue économique, par le pays tout entier, par le port d'Ostende notamment, sont incontestables et excitent l'envie des voisins. La réforme douanière espagnole de 1783 ne fut en rien une violation du traité d'Aranjuez. Elle n'eut aucune influence sur le commerce hispano-belge, qui était à la fin du XVIII^e siècle plus prospère que jamais.

Comme aux siècles précédents, nos commerçants durent payer un lourd tribut aux armateurs étrangers, hollandais surtout, qui transportaient leurs produits en Espagne. La raison principale de cette dépendance réside dans l'insécurité du pavillon flamand, dans l'absence de toute protection contre les corsaires de Barbarie. Lorsqu'à la fin du XVIII^e siècle, la question barbaresque se trouva enfin résolue, la navigation vers les mers du Sud n'en reste pas moins très bornée.

L'Espagne nous vend des vins, des fruits, du sel, des laines.

Ce dernier produit est le plus important. Les toiles, les fils et les dentelles sont les articles de grande exportation belge vers la monarchie catholique. La balance de ce commerce se solde en notre faveur; les importations sont formées de matières premières et de denrées de consommation, les exportations de produits fabriqués. C'est le type du *commerce utile*, tel que le concevaient les mercantilistes du XVIII^e siècle.

Les Belges restent exclus du commerce avec les colonies espagnoles. Cette exclusion n'est qu'apparente, grâce à la connivence de *prête-noms*. Des quantités considérables de produits des Pays-Bas passent au Mexique, au Pérou et dans les régions voisines. Les teintures et les cuivres d'Amérique trouvent un débit important dans nos provinces. Grâce à ces transactions, celles-ci eurent leur part dans les trésors déversés sur l'Europe par le Nouveau Monde.

Durant tout le XVIII^e siècle des marchands belges continuent à résider en Espagne. A Séville et à Cadix, il y eut encore des nations flamandes. Elles sont totalement indépendantes de Vienne et de Bruxelles. Il n'y a pas de consul belge en Espagne; les consuls espagnols établis à Ostende sont des ombres.

Le commerce avec l'Espagne est le plus important qui se soit fait aux Pays-Bas pendant le XVIII^e siècle. Les témoignages les plus autorisés le prouvent péremptoirement. La comparaison avec les autres branches du commerce extérieur des Pays-Bas en fait voir la raison. Le trafic hispano-belge fut longtemps assujéti, pour les importations surtout, à l'intermédiaire hollandais. Se débarrasser de cette intervention, faire d'Ostende le grand port du pays, le *remplacant* d'Anvers, ce fut le but constant de nos gouvernants. Leurs efforts réussirent au moins partiellement. Le commerce hispano-belge du XVIII^e siècle, quant à son objet et ses procédés, quant à sa balance et son importance, est le prolongement de celui de l'époque précédente. Il est essentiellement traditionnel.

PIÈCES JOINTES

I. — Traduction d'un firman turc.

Traduction du commandement donné aux pachas, mallas, juges, surintendants et autres commandants dans les échelles de la mer Blanche, de même qu'aux capitaines des navires algériens, tunisiens, dulcignotes et autres.

Que notre commandement impérial vous soit notifié par les présentes, et faisons savoir que le seigneur baron Humbert de Rathkeal, grand entre ceux qui adorent le Messie (dont la fin soit heureuse !) internonce et ministre plénipotentiaire de L. M. I. et R. A. résident à notre Sublime Porte, nous a représenté par un mémoire cacheté, que le capitaine Corneille Deckers, sujet de S. M. l'Impératrice des Romains, et commandant le navire « La Victoire » était d'intention de naviguer d'Ostende sur l'une ou l'autre des échelles de la mer Blanche, sujette à notre Sublime Empire, de même que sur d'autres lieux et dans notre capitale, pour y trafiquer ; à cet effet, le seigneur internonce nous a requis de lui accorder un commandement à l'appui duquel il puisse passer ici, dans les diverses échelles et autres lieux, sans être inquiété ni visité par les bâtiments algériens, tunisiens, tripolitains, dulcignotes, ou autres de cette mer, avec permission, au contraire, d'aller, venir ou trafiquer, avec sécurité et sans opposition quelconque, le tout conformément aux stipulations, de la dite sacrée capitulation conservée dans notre divan impérial. Nous donnons les ordres les plus positifs et les plus sévères, à tous les cantons d'Alger, Tripoli et autres qu'il appartient, de

ne rien tenter à l'avenir qui puisse être contraire à la paix actuelle et aux conditions qui en font l'objet. Défendons pareillement aux habitants dulcignotes, d'Antuarie et autres, des forts et échelles, sujets à notre Sublimé Porte, d'aller en course et d'arrêter les vaisseaux marebands. Défendons aux capitaines de frégate et autres corsaires de porter atteinte d'une manière quelconque à la paix existante, à peine d'être obligés de restituer les effets et personnes arrêtés, et d'être punis ultérieurement, suivant toute la rigueur des lois, pour qu'une pareille transgression serve d'exemple à d'autres.

Notre intention est, en conséquence, que notre présent commandement impérial soit observé dans toute sa force par ceux qu'il appartient, de quelque condition qu'ils soient, ordonnant à vous, pachas, juges et autres préposés, de tenir la main à ce que le capitaine susdit, venant d'Ostendé à l'une ou l'autre échelle de notre empire de la mer Blanche, dans cette capitale et autres lieux et rencontrant des navires algériens, tripolitains, tunisiens et dulcignotes, n'en soit molesté en aucune façon et puisse non seulement passer, repasser et trafiquer librement et en toute sécurité, mais soit traité amicalement conformément à la sacrée capitulation.

A ces causes soyez informés du présent commandement auquel nous avons apposé notre signature impériale. Daté de notre résidence impériale, la lune de Selkade de l'an 1194; cela revient à la fin d'octobre 1780.

II. — Contrat d'affrètement du navire.

Alicante, 17 juin 1757.

Contrato de fletamento convenido y ajustado for medio y intervencion de *Thomas Marin*, corredor publico de mar y cambios, nombrado por el S^r Ventura Antonio de Pinedo, y Velasco, conde de Villa Nueva, marques de Perales, dueño de todos los oficios de corredores de mar y tierra de esta ciudad; de una parte : los SS^{res} *Vinda Vernet y Welter negociantes holandezes establecidos en el comercio*, de esta ciudad, y de otra et capitan *Boye Sievertz* de nacion *olandes* que lo es de su *urka (sic)* nombrada *el Joren Dirk* de porte de *quinientas toneladas* poco mas o menos, *ocho cañones y quatorze* hombres del équipage que al presente esta ancorado, en esta bahia, bien estañado de quilla y costados y con todos sus arreos necesarios para el presente viage a saber :

Primeramente el referido capitan se obliga al primer buen tiempo, ponerse a la vela para pasar al cargadero de la Mata, en donde pondra su navio listo para recibir y cargar todo su entero cargo de sal, que dichos SS^{res} Viuda Vernet y Welter hetadores se obligan a hacerle cargar con la brevedad possible que permita el tiempo, y una vez cargado y des pachado por parte de dichos SS^{res} hectadores y firmadas las policas de cargo, se pondra a la vela en compania del comboy y de navios de guerra de su nacion para ir en estrechura al puerto y des corgadero de la ciudad de Ostende en Flandez, y Megado que sea a salvamento, entre gara el referido cargo de sal, segun estilo y costumbre de aquel des cargadero a la persona o personas que fuere consignado, y dirigido por dichas policas de cargo; quienes le pagaran despues de la entrega al dicho capitan sus fletes a razon de veinte y uno florines y medio corrientes de

Olanda por cada un mondin de dicha sal de esta medida de la Matta y dies por ciento de capa y averia a costumbrada sin mas. Asi mismo concede el referido capitán al dicho señor hetador para descargar el expresado cargo de sal en Ostende veinte y cinco dias de estarias corrientes, los que se deberan emesar a contar y correr, despues del dia de su arrivo, y admitido a libre practica, y si fenecidos dichos veinte y cinco dias no estubiere des pachado, consede dicho capitán. dies dias mas, de sobre estarias tambien corrientes. pagando le al dicho capitán treinta florines corrientes a Olanda por cada un dia de dichas sobre estarias. Y para que asi conste todo lo referido en este contrato, se hicieron tres de un mismo tenor y fecha que en estando el uno de ellos cumpli do los otros quedaron de ningun valor a cuió fin los firmaron las partes con el corredor, obligando cada uno de por si sus bienes, y el referido capitán su navio y fletes. Alicante a 17 de Junio a 1757.

Signatures : THOMAS MARIN.

BOYE SIEVERT.

VIUDA VERNET I WELTHER.

III. — **Connaissance espagnol du 23 janvier 1768.**

Yo *Miles Lewis* vezino de *Inglaterra*, maestre que soy del navio que Dios salve, nombrado *Cliveland*, que al presente esta surto, y ancorado en el puerto de Salou, para con la buena ventura, seguir este presente viage al puerto de *Dunkerque* o *Ostende*. Conozco aver recibido, y tengo cargado dentro mi navio debaxo de cubierta, de vos Comas, y Cabestany de Reus, de orden de los Senores Negrevernys, y Timmermans de Barcelona, y por quenta y riesgo de quien pertenece, para consignar en dicho puerto de *Dunkerque* o *Ostende* n^o 1 a 55 son *sinquenta y cinco pipas todas llenas de Aguardiente*, enxutas, y bien acondicionadas, y marcados de la marca de fuera, con las quales prometo, y me obligo, llevandome Dios en buen Salvamento, con dicho mi navio, ad dicho puerto, de acudir por vos, y en vuestro nombre al orden de los Senores *Juan y Pedro de Loose*, pagandome de flete *segun contrata* y sus averias acostumbradas, y para lo qual assi tener, y guardar obligo mi persona y bienes, y dicho mi navio, fletes y aparejos y lo mejor parado del. En fee de lo qual os di tres conocimientos de un tenor firmados de mi nombre por mi, o por escrivano, el un cumplido, los otros no valgan. Hecho en Salou a 23 de enero de 1768.

Contents unknown (S^e) MILES LEWIS.

IV. — **Connaissance flamand du 21 février 1784.**

Ik *Rinse Jansen van Hamburg*, schipper naast Godt van myn schip genaamt *de Vrouw Anna*, als nu ter tyd gereed leggende voor *Bayonne*, om met d'eerste goeden windt die Godt verleenzen zal te zeilen naar *Brugge*, alwaer myn rechte ontladinge zyn zal, bekenne ontfangen te hebben onder den overloop van myn schip van u d'Heeren *Bretous et Lassere aîné, ses oschooffden wyn maakende een vat en half, noch ses baaltjes Ganre Veeeren* al vol en wel geconditionneert, ende gemerkt met dit voorstande merk. Al het welke ik beloove te leveren (indien my Godt behouden reyse verleent) met myn voorschreven schip tot *Brugge* aan d'heer *Emanuel van Biesbrouck* of aan zynen factoor of gedeputeerde, mits my betalende voor myn vragt van dit voorschreven goed *seventien guldens ende een gulden kaplaken per vat, en sestig stuyvers per baaltje ganre veeren* ende avarye na de usantien van de zee. En om dit te voldoen dat voorscreven is, zo verbind ik my zelven ende al myn goed en myn voorscreven schip, met alle zyn toebehooren. In kennisse der waarheyd, zoo hebbe ik *drie* connossementen hier af onder te kent met mynen name of mynen sryver van mynent wegen alle van eender inhoud, het eene voldaan, de andere van geener waarde. In *Bayonne de 21 februari 1784.*

(Signé) RINSE JANSSEN.

C. FIN., 1. 2070.

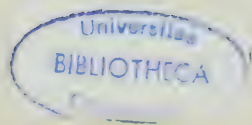


TABLE DES MATIÈRES

	Pages.
INTRODUCTION.	3
LISTE DES OUVRAGES CITÉS.	13
CHAPITRE I. — <i>Situation générale du commerce hispano-belge durant la première moitié du XVIII^e siècle</i>	15
CHAPITRE II. — <i>Situation générale du commerce hispano-belge durant la seconde moitié du XVIII^e siècle.</i>	46
CHAPITRE III. — <i>La navigation entre les Pays-Bas et l'Espagne</i>	68
CHAPITRE IV. — <i>L'objet du commerce hispano-belge</i>	102
CHAPITRE V. — <i>Le commerce avec les colonies espagnoles</i>	143
CHAPITRE VI. — <i>Les Belges résidant en Espagne. — Les consuls respectifs.</i>	160
CHAPITRE VII. — <i>La place du commerce hispano-belge dans l'ensemble du commerce des Pays-Bas autrichiens</i>	177
CONCLUSION	186
PIÈCES JOINTES	188



**La Bibliothèque
Université d'Ottawa
Échéance**

**The Library
University of Ottawa
Date due**

--	--	--	--

CE



a39003



000850544b

CE AS 0242

.B325 V016/3 1921

C00 LEFEVRE, JOS ETUDE SUR LE

ACC# 1006866

U D' / OF OTTAWA



COLL	ROW	MODULE	SHELF	BOX	POS	C
333	02	14	07	17	16	7